940.9129
N38r
cop. 2

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Recueil de diverses communications du Ministre des Affaires Étrangères aux États-Généraux par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens.

Decl f Neutrality

(Traduction du néerlandais).

La Haye. — Imprimerie nationale — septembre 1916.
En vente chez MARTINUS NIJHOFF, La Haye.

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

940.9129
N38r
cop. 2

HISTORY
DEPARTMENT

REMOTE STORAGE

23551
207

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

TOUS DROITS RESERVÉS.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

(TRADUCTION DU NEERLANDAIS).

LA HAYE. — IMPRIMERIE NATIONALE — SEPTEMBRE 1916.

EN VENTE CHEZ MARTINUS NIJHOFF, LA HAYE.

REMOTE STORAGE

940.9129
N 38r
cop. 2

History

TABLE DES MATIÈRES.

	Page
Déclaration néerlandaise de neutralité	1
Prétendu passage de troupes allemandes sur le territoire néerlandais près de la frontière à Vaals	5
Attitude des Puissances maritimes belligérantes à l'égard du commerce et de la navigation neutres	21
Indemnisation pour arrestation illégale de navires néerlandais	57
Saisie de la malle-poste à bord de navires néerlandais	59
Mines allemandes sur les côtes anglaises	79
Champ de mines allemand à la hauteur du Doggersbank	79
Mines anglaises dans la partie méridionale de la Mer du Nord	84
Proclamation par la Grande Bretagne de la Mer du Nord comme zone militaire	85
Proclamation par l'Allemagne comme zone militaire des eaux environnant l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, y compris la Manche	89
Attaques de forces navales et aériennes allemandes dirigées contre les côtes françaises septentrionales et occidentales	97
Usage du pavillon neutre par des navires de commerce britanniques	99
Le torpillage du vapeur *Katwijk*	102
Le vapeur néerlandais *Bandoeng* attaqué par un sous-marin allemand	103
Destruction de navires néerlandais saisis	106
Attaques aériennes contre des navires néerlandais	123
L'exercice du droit de pêche dans la Mer du Nord à la hauteur des côtes allemandes	126

487721

Page

L'exercice du droit de pêche dans la Mer du Nord à la hauteur des côtes anglaises 128

Arrestation de sujets des Puissances belligérantes à bord de navires de commerce néerlandais 1

Traitement d'aéroplanes et de dirigeables belligérants et de leurs équipages 134

Dommage subi par des néerlandais par suite de l'état de guerre 146

Arrestation de néerlandais en Allemagne 147

Arrestation de néerlandais en Autriche-Hongrie 148

Application de l'article 4 de la Déclaration de neutralité 148

I. Internement du sous-marin allemand *U. C. 8* 148

II. Internement du sous-marin britannique *H. 6* 162

Admission de bâtiments de commerce armés des belligérants dans les ports, rades et eaux territoriales des Pays-Bas 163

Règles concernant l'admission de navires acquis à la suite d'actes de guerre 164

L'*Ayesha* dans les eaux territoriales indo-néerlandaises 166

Surveillance exercée sur les navires de commerce et les bateaux de pêche des belligérants dans les eaux territoriales néerlandaises 167

Transmission de nouvelles concernant les mouvements de forces belligérantes, observés du territoire néerlandais 168

La station radio-télégraphique de Baarle-Duc 168

Passage par l'Escaut occidental des navires allemands et autrichiens saisis à Anvers 170

Transport de malades et de blessés d'Anvers à destination de l'Angleterre par l'Escaut 172

Internement de naufragés, malades ou blessés provenant de navires de guerre des belligérants 174

Parole d'honneur d'officiers internés 175

Congé pour l'étranger à des internés 176

Libération de militaires blessés internés à tort aux Pays-Bas 177

Page

Libération de militaires invalides internés aux Pays-Bas 177

Libération de déserteurs internés 178

Correspondance des militaires belges internés aux Pays-Bas avec leur famille en Belgique 178

Renflouement du bateau à vapeur *Gneisenau* à Anvers 179

Transit de Belgique vers l'Allemagne par les Pays-Bas et vice versa ... 179

Wagons de chemin de fer belges et français aux Pays-Bas 180

Engagement de néerlandais dans les armées des belligérants 181

Intervention de bourses de travail néerlandaises et autres institutions publiques dans le recrutement d'ouvriers néerlandais pour des pays belligérants, et recrutement par des particuliers 182

DÉCLARATION NÉERLANDAISE DE NEUTRALITÉ.

Article 1.

Dans le domaine où l'Etat exerce sa juridiction et qui comprend le territoire du Royaume en Europe ainsi que les colonies et possessions d'outre mer, aucun acte de guerre n'est toléré. Ce domaine ne peut davantage servir comme base d'opérations de guerre.

Article 2.

Ni l'occupation de quelque partie de ce domaine par un des belligérants, ni le passage par le territoire de leurs troupes, de convois de munitions ou de vivres, ni le passage par les eaux intérieures de navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants n'est toléré.

Article 3.

Les troupes ou militaires, relevant des belligérants ou qui vont les joindre, et qui passent sur le territoire de l'Etat, sont immédiatement désarmés et internés jusqu'à la fin de la guerre.

Les navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants qui agissent en violation des prescriptions des articles 2, 4 ou 7 ne sont autorisés à quitter le domaine de l'Etat qu'après la fin de la guerre.

Article 4.

La présence d'aucun navire de guerre ou navire y assimilé des belligérants ne sera tolérée dans la juridiction de l'Etat.

Article 5.

La disposition de l'article précédent n'est pas applicable:

1°. aux navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants, qui pour cause d'avaries ou à raison de l'état de la mer ont été obligés d'entrer dans un des ports ou une des rades de l'Etat. Ces navires devront partir dès que les circonstances qui ont rendu l'entrée nécessaire auront cessé d'exister;

2°. aux navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants qui touchent un port ou une rade dans le domaine des colonies et possessions d'outre mer dans le but exclusif de compléter leur approvisionnement de vivres ou de charbon. Ces navires devront partir aussitôt que les circonstances qui ont rendu l'entrée nécessaire auront cessé d'exister. Dans aucun cas ils ne peuvent demeurer dans le port ou la rade pendant plus de 24 heures;

3°. aux navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants exclusivement affectés à une mission réligieuse, scientifique ou philanthropique.

Article 6.

Les navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants ne peuvent dans les ports ou rades réparer leurs avaries que dans la mesure indispensable à la sécurité de leur navigation, et non pas accroître, d'une manière quelconque, leur force militaire.

Article 7.

Les navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants, qui à l'ouverture des hostilités se trouvent dans la juridiction de l'Etat, doivent la quitter dans les 24 heures après la promulgation de ces dispositions.

Article 8.

Lorsque des navires de guerre ou navires y assimilés des deux parties belligérantes se trouvent, sous les circonstances prévues par l'article 5, dans le domaine de l'Etat situé dans la même partie du monde, il doit s'écouler au moins 24 heures entre le depart du navire d'un belligérant et le départ du navire de l'autre.

L'ordre des départs, sauf circonstance imprévue, est déterminé par l'ordre des arrivées.

Un navire de guerre ou navire y assimilé des belligérants ne peut quitter le domaine de l'Etat moins de 24 heures après le départ d'un navire de commerce portant le pavillon de son adversaire.

Article 9.

Les navires de guerre ou navires y assimilés d'un belligérant visés aux articles 5 et 7 ne peuvent se ravitailler dans les ports et rades de l'Etat que pour compléter leur approvisionnement normal du temps de paix.

De même ils ne peuvent compléter leur combustible que jusqu'à la quantité nécessaire pour gagner le port le plus proche de leur propre pays.

Un même navire n'est admis à renouveler son approvisionnement de charbon qu'après l'expiration d'un délai d'au moins trois mois depuis le dernier approvisionnement dans la juridiction de l'Etat.

Article 10.

Une prise ne peut être amenée dans la juridiction de l'Etat que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions.

Elle doit repartir aussitôt que la cause qui en a justifié l'entrée a cessé. Si elle ne le fait pas, l'ordre lui sera notifié de partir immédiatement. Au cas où elle ne s'y conformerait pas il sera fait usage des moyens disponibles pour relâcher la prise, ses officiers et son équipage, et pour interner l'équipage mis à bord par le capteur.

Article 11.

Il est interdit de former dans la juridiction de l'Etat des corps de combattants et d'ouvrir des bureaux d'enrôlement.

Article 12.

Il est interdit dans la juridiction de l'Etat de prendre service à bord des navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants.

Article 13.

Il est interdit dans la juridiction de l'Etat d'équiper ou d'armer des navires, destinés à concourir aux opérations de guerre et de faire parvenir de tels navires aux belligérants.

Article 14.

Il est interdit dans la juridiction de l'Etat de fournir des armes ou des munitions à des navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants ou de faciliter en quelque manière à ces navires l'augmentation de leur armement ou de leur équipage.

Article 15.

Il est interdit dans la juridiction de l'Etat, sans autorisation préalable des autorités locales compétentes, d'exécuter des réparations à des navires de guerre ou navires y assimilés des belligérants ou de fournir des vivres ou du charbon à ces navires.

Article 16.

Il est interdit dans la juridiction de l'Etat de contribuer au désarmement ou à la réparation des prises, sauf pour les mettre en état de tenir la mer. Il est également interdit de vendre, de troquer, d'accepter en donation, ou de garder pour autrui des prises ou des marchandises saisies.

Article 17.

Le domaine où l'Etat exerce sa juridiction comprend également la mer littorale jusqu'à une distance de 3 milles marins de 60 au degré de latitude à partir de la laisse de la basse mer.

Pour les baies le rayon de 3 milles est mesuré à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'entrée au premier point où l'ouverture n'excède pas 10 milles de 60 au degré de latitude.

Article 18.

Ensuite l'on attire l'attention sur les articles 100 N°. 1 et 205 du Code Pénal; Journal officiel des Indes 1905, N°. 62; l'article 7, N°. 4, de la Loi relative à la qualité de néerlandais et de regnicole; (Journal officiel néerlandais 1892, N°. 268; 1910, N°. 216); l'article 2, N°. 3, de la Loi relative à la sujétion néerlandaise (Journal officiel néerlandais 1910, N°. 55; Journal officiel des Indes 1910, N°. 296); les articles 54 et 55 du Code Pénal de Surinam; et sur les articles 54 et 55 du Code Pénal de Curaçao.

Enfin l'attention des capitaines de navires, armateurs et expéditeurs est fixée sur les dangers et dommages auxquels ils s'exposeraient en ne respectant pas les blocus effectifs des belligérants, et en transportant de la contrabande de guerre au des dépêches militaires (sauf par service postal régulier) au profit des belligérants, ou en leur rendant d'autres services de transport.

Ceux qui se rendraient coupables de ces agissements resteraient soumis à toutes les conséquences qui en dérivent, sans pouvoir à cet égard en appeler à la protection ou à l'intervention du Gouvernement Néerlandais.

PRÉTENDU PASSAGE DE TROUPES ALLEMANDES SUR LE TERRITOIRE NÉERLANDAIS PRÈS DE LA FRONTIÈRE À VAALS.

Au début de la guerre la rumeur s'est répandue à l'étranger et plus spécialement en France, que des forces allemandes, lors de leur marche sur la Belgique, auraient pénétré sur le territoire néerlandais. Malgré le démenti officiel il résulta de certains bruits dans la presse étrangère que l'on continuait à prêter créance à ces rumeurs en invoquant à l'occasion une indication qui pouvait prêter au doute.

Il a été, dans le temps, donné connaissance au Ministre de Sa Majesté à Paris d'un fait considéré à juste titre comme ayant ouvert la porte à ce doute: sur un officier de cavalerie allemand, fait prisonnier de guerre en France, il avait été trouvé un calepin qui portait comme itinéraire de la journée du 4 août 1914, accompli par lui avec une division de cavalerie: Aix-la-Chapelle, Vaals (8 heures du matin), Raren, Terstraeten (Belgique), Mouland etc., d'où résulterait une violation caractérisée du territoire néerlandais.

Quoique tous les rapports des autorités civiles et militaires le rendissent évident qu'il ne saurait y avoir question d'une violation de la frontière néerlandaise, le Commandant en chef des forces armées de terre et de mer, afin d'établir d'une façon irréfutable l'inexactitude absolue des affirmations contraires, a fait dresser un rapport contenant tous les éléments de fait ainsi qu'ils résultent des déclarations sous serment des fonctionnaires, militaires et particuliers, qui avaient été témoins oculaires des événements de ce jour-là.

Ce rapport et ces déclarations, ainsi que celles faites spontanément au cours de l'enquête sur les lieux par quelques témoins oculaires belges, suivent ci-dessous.

Bien qu' aucun Gouvernement étranger n'ait jamais paru croire à la prétendue violation, une copie du rapport précité et des différentes déclarations, accompagnée d'une traduction de ces pièces a été remise par les représentants de Sa Majesté aux Gouvernements Belge, Britannique et Français.

* *
*

Rapport

concernant une enquête faite en vertu d'une mission verbale du Commandant en chef des forces armées de terre et de mer, au sujet d'annotations trouvées sur un calepin d'un officier de cavalerie allemande, prisonnier de guerre en France, relative à la marche allemande d'Aix-la-Chapelle sur la Belgique via Vaals, Raren, Terstraeten, Mouland etc.

I. *Généralités.*

Afin de rassembler les données nécessaires pour la réfutation de ce dire, le soussigné, après renseignements recueillis chez les autorités compétentes:

1. a accompli une reconnaissance sur le terrain où, suivant les annotations, le passage aurait en lieu;

2. a recherché sur place plus particulièrement en ce qui concerne le 4 août 1914, comme étant également le jour où les troupes allemandes ont franchi pour la première fois la frontière allemande-belge:

a. les mesures militaires prises pour assurer la surveillance de la frontière près de Vaals;

b. fonctionnement du service des employés de la douane à Vaals et au sud de Vaals;

c. la possibilité de faire constater par le témoignage des habitants de la contrée, s'il y avait eu ou non passage de troupes allemandes sur le territoire néerlandais;

3. a fait constater par devant le maire de la commune de Vaals les déclarations sous serment des personnes entendues.

II. *Reconnaissance de terrain.*

La situation géographique du terrain est telle qu'elle exclut la possibilité d'une marche de troupes hors des voies frayées.

Dans les bois de Malens et de Schimper il n'y a point de routes praticables par des troupes. On n'y rencontre que quelques sentiers pierreux et accidentés qui ne peuvent être trouvés sans peine que par des personnes connaissant le pays.

Le village de Vaals, avec ses nombreux et grands hotels, ses rues baties, se présente comme une petite ville adossée à la frontière. Elle a deux entrées à l'est, à savoir la ,,Maastrichterlaan'', la grande chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht, et deux cents mètres au sud de celle-ci, parallèle à elle, la ,,Akenerstraat''.

III. *Mesures militaires.*

Déjà avant le 4 août Vaals était occupé par un détachement d'infanterie d'environ 50 hommes commandé par un officier.

A partir du 3 août dans l'après-midi un poste de garde de ce détachement, commandé par un sous-officier, se trouvait près de la mairie de Vaals, située à la ,,Maastrichterlaan'' à environ 50 mètres de la frontière.

D'un endroit à proximité immédiate de ce poste on pouvait surveiller la ,,Maastrichterlaan'' (jusqu'au delà de la ,,Kerkstraat'' (la rue qui cotoyant la frontière relie la ,,Maastrichterlaan'' à la ,,Akenerstraat''). Personne ne pouvait donc s'approcher par la chaussée ou bien, venant de la ,,Akenerstraat'' et allant dans la direction de Raren, passer par la ,,Kerkstraat'' sans être remarquée par les personnes stationnées au dit endroit et regardant dans les directions précitées. Entre autres, tant le lieutenant commandant le détachement, que le sous-officier commandant le poste, se sont trouvés à l'endroit précité le 4 août, celui-là depuis 8 heures, celui-ci depuis 7 heures et demie du matin.

Dès le 3 août un poste du même détachement surveillait ensemble avec des gendarmes de la brigade de gendarmerie stationnée à Vaals, l'endroit où la ,,Maastrichterlaan'' croise la frontière allemande-néerlandaise.

Le 4 août à partir de 8 heures du matin, une escouade de 6 hommes commandée par un sous-officier se trouvait à l'endroit où les chaussées allant de Raren et du ,,Vierlandenpunt'' à Vaals se rencontrent; quiconque en suivant la ,,Akenerstraat'' ou la ,,Kerkstraat'' se rend dans la direction de Raren doit passer cet endroit.

Le brigade de gendarmerie de Vaals surveillait depuis le 31 juillet le passage de la frontière à la ,,Maastrichterlaan'' et patrouillait le long de la frontière allemande-neerlandaise.

Tous les militaires entendus déclarent catégoriquement que les Allemands n'ont pas tenté de violer la neutralité néerlandaise à Vaals.

IV. *Service des douaniers.*

Tout comme en temps ordinaire les douaniers de Vaals et de Wolfhaag ont surveillé pendant ces journées d'août non seulement les passages de la frontière à Vaals et ceux situés au sud de cette localité, mais aussi toute la frontière entre ces passages. Ces douaniers déclarent formellement que des troupes allemandes ne se sont pas rendues en Belgique en passant par les Pays-Bas.

V. *Renseignements fournis par les habitants de la contrée.*

De l'interrogatoire d'un certain nombre d'habitants, par l'intermédiaire du maire de Vaals, il résulte ce qui suit:

Les habitants du village déclarent catégoriquement que les troupes allemandes, lors de leur marche sur la Belgique, évitèrent scrupuleusement de passer par le territoire néerlandais. Lorsque le 4 août de grand matin il fut connu que les premières troupes allemandes avaient pénétré en Belgique, ces habitants étaient très inquiets de savoir si les Pays-Bas seraient entrainés dans la guerre. Beaucoup d'entre eux se rendirent donc à des endroits situés à la frontière, notamment au passage à la ,,Maastrichterlaan'' et au ,,Vierlandenpunt'' et y observèrent les mouvements des Allemands; ces mouvements étaient faciles à suivre, surtout pour ce qui concerne la cavalerie qui le 4 et le 5 août avança par la route la plus rapprochée de notre frontière, c'est-à-dire la route qui partant de Vaalserquartier et passant par Beck, contourne en direction méridionale le ,,Vierlandenpunt'' vers Gemmenich. Beaucoup de personnes habitant la ,,Maastrichterlaan'' et ,,l'Akenerstraat'' à proximité immédiate de la frontière et qui suivaient attentivement le cours des événements restèrent chez eux le 4 et le 5 août: même de nuit on n'était pas rassuré.

Il résulte de ce qui précède que ni de jour ni de nuit des troupes allemandes n'auraient pu passer par Vaals sans que les habitants ne s'en fussent aperçus.

Si des troupes allemandes venant de Vaals avaient réellement passé par Raren dans la direction de Terstraeten, elles auraient dû passer devant les maisons ou les champs de certains habitants du hameau de Raren (commune de Vaals), dont la déposition a été recueillie par le maire de Vaals; or, ceux-ci, n'ayant pas quitté le 4 et le 5 août leur maison ou son voisinage, ont déclaré formellement que ni le 4 août ni d'autres jours des troupes allemandes n'avaient passé par leur hameau.

Cinq personnes de nationalité belge, actuellement temporairement établies à Vaals, mais dont 4 se trouvèrent le 4 août à Gemmenich, leur domicile en ces temps, ont cru de leur devoir de démentir catégoriquement par devant le maire de Vaals et le soussigné les allégations susvisées.

VI. *Déclarations sous serment.*

Les procès-verbaux de ces déclarations ainsi qu'une déclaration y relative du maire de Vaals se trouvent ci-joints.

La déclaration des personnes belges visées sous le N°. V constatée par écrit se trouve également ci-annexée. Leurs signatures ont été légalisées par le maire de Vaals.

Le 5me signataire de ce document, le Baron Ignace Kervijn de Volkaersbeke, se trouvait déjà à Vaals antérieurement au 4 août.

VII. *Conclusions.*

La prétendue violation — et il importe peu qu'elle ait été l'oeuvre d'une division de cavalerie (qui sans espace intermédiaire a une longueur d'environ

3000 M.) ou d'une de ses subdivisions — est absolument contraire à la vérité.

Les Allemands, lors de leur marche sur la Belgique, ont le 4 août et les jours suivants fait tout ce qui était en leur pouvoir pour respecter le territoire néerlandais.

Il sera permis au soussigné d'appeler l'attention spéciale sur les différentes dépositions relatives aux précautions prises par les Allemands contre le passage de la frontière néerlandaise par leurs troupes, notamment par des barrages gardés aux voies d'accès; l'obstruction au moyen d'arbres du côté néerlandais d'une route longeant la frontière; mesures prises par des officiers allemands contre le débordement sur le territoire néerlandais près de „Vierlandenpunt".

Enfin le soussigné se permet d'émettre comme son opinion personnelle que l'officier allemand a — peut-être à la suite d'une erreur commise en consultant la carte — à tort cru passer avec sa division ou son régiment par Vaals et Raren dans la direction de Terstraeten, tandis qu'en réalité il suivait la route qui mène de Vaalserquartier par Beck à Gemmenich.

La Haye, ce 13 janvier 1915.

Le capitaine,

F. J. Quanjer.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 11 janvier 1915, nous, Quadekker, Frederik Victor, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

Tieme Bruins, maréchal des logis, Job Kooman, brigadier-titulaire, Isaac de Kramer, gendarme et Theodorus Jansen, tous appartenant à la brigade de gendarmerie royale à Vaals.

En réponse aux questions qui leur ont été posées ceux-ci ont unanimement déclaré:

Le 4 et le 5 août 1914, ainsi qu'avant et après cette date, le passage de la frontière allemande à Vaelserquartier (Chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht) a été gardée par nous alternativement ou conjointement avec un poste d'infanterie.

La chaussée près de la frontière avait été barrée par les Allemands de façon à rendre impossible à des troupes allemandes de pénétrer le territoire néerlandais sans passer sous le barrage ou sauter ou grimper par-dessus; le barrage était gardé par un poste allemand.

Nous déclarons formellement que ni le 4 ou le 5 août, ni les jours avant ou après, des troupes allemandes se sont rendues en Belgique par la chaussée et de là par Vaals.

La „Akenaarstraat", c'est-à-dire la route qui se trouve au sud de la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maasticht et qui la longe sur un parcours d'environ 200 mètres était, près de la frontière, également barrée et gardée du côté allemand. Nous avons pu constater ceci ayant surveillé aussi à tour de rôle la frontière entre la borne 196 et le „Vierlandenpunt". Au cours de cette ronde qui fut aussi faite par nous le 4 et le 5 août nous n'avons pu découvrir la moindre violation de notre neutralité par les troupes allemandes en route vers la Belgique. Dans le cas où les Allemands auraient réellement traversé notre territoire à Vaals ou ses environs, ce fait serait certainement arrivé à notre connaissance.

A preuve que les autorités allemandes ont fait veiller scrupuleusement contre l'accès de notre territoire par leurs troupes, nous pouvons encore déclarer que les Allemands ont placé des troncs d'arbres au côté néerlandais de la route allant de Seffent (Allemagne) vers le sud et qui longe notre frontière entre le poteau-frontière 197 et la „Maastrichterlaan" ; par ce procédé il fut rendu impossible aux colonnes du train des équipages passant par cette route après le 5 août d'arriver sur le territoire néerlandais.

Après lecture, les témoins déclarent que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi ils ont prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité; après quoi ils ont signé avec nous:

(*s.*) Quadekker.
(*s.*) de Kramer.
(*s.*) Bruins.
(*s.*) Th. H. Janssen.
(s.) J. C. Koomans.

En présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 11 janvier 1915.

(*s.*) F. J. Quanjer.
(*s.*) Quadekker.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, Quadekker, Frederik Victor, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

Jean Henri Pierre Janssen, Lieutenant d'Infanterie de réserve, agé de 35 ans.

En réponse aux questions qui lui ont été posées, cet officier a déclaré:

Depuis l'arrivée de mon détachement d'environ 50 hommes à Vaals avant le 4 août 1914, donc aussi le 4 et 5 août et les jours suivants, j'ai fait garder la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht près de la borne-frontière, par un poste de mon détachement ensemble avec des gendarmes de la brigade de gendarmerie royale de Vaals. A partir du 4 août à huit heures du matin j'avais en outre placé un poste commandé par un sous-officier à l'endroit, environ 25 mètres au sud de l'église, où les routes de Raren et du ,,Vierlandenpunt'' se rencontrent.

Le 4 et le 5 août, chaque jour à partir d'avant huit heures du matin jusqu'à environ midi ou plus tard, je me trouvais à proximité de la mairie de Vaals, située ,,Maastrichterlaan'' (Chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht), à une cinquantaine de mètres de la frontière. Je pouvais voir la ,,Maastrichterlaan'' jusqu'au bureau des douanes allemandes, où la route fait coude. En même temps je surveillais par la ,,Kerkstraat'' (allant près de la frontière en direction méridionale), la ,,Akenerstraat'' et je pouvais par conséquent voir au moment où il passait la ,,Kerkstraat'', chacun, qui de la borne-frontière 195 se dirigeait vers Raren.

Je puis déclarer formellement que pendant ce temps des troupes allemandes ou même des militaires allemands isolés n'ont pas passé par la ,,Maastrichterlaan'' ou la ,,Akenerstraat'' et par Vaals dans la direction de la Belgique. Une tentative de ce genre aurait été remarquée par moi ou mes postes de garde et dans ce cas j'aurais fait mon possible pour empêcher le passage des Allemands.

D'autres jours et à d'autres heures j'ai souvent, d'endroits situés près de la frontière, observé les mouvements des Allemands. Le 4 et le 5 août c'était surtout de la cavalerie qui traversait le territoire allemand situé près de la frontière. Cette cavalerie suivait la route vers Beck et contournait le ,,Vierlandenpunt'' en direction méridionale.

Chaque fois que je me trouvais près du ,,Vierlandenpunt'', j'ai été frappé de voir l'attention continuelle avec laquelle les officiers allemands veillaient contre l'entrée de leurs troupes dans notre territoire.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(*s.*) J. P. H. JANSSEN.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

HENDRICUS JOHANNES VAN OSCH, sous-officier au 13ième régiment d'Infanterie, agé de 24 ans.

En réponse aux questions qui lui ont été posées il a déclaré:

Je faisais partie de la section d'Infanterie d'environ 50 hommes, détachée à Vaals depuis le commencement du mois d'août 1914 et le 4 août à partir de 7.30 heures du matin je commandais un poste de garde à la mairie. J'avais placé un poste à la ,,Maastrichterlaan'', qui est la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht, tout près de la borne-frontière.

Etant de garde je suis resté continuellement dans la rue et je me suis placé à un endroit d'où je pouvais surveiller aussi bien la chaussée menant à Aix-la-Chapelle que la ,,Kerkstraat'' (c'est-à-dire la rue du village de Vaals qui, longeant la frontière, réunit la ,,Maastrichterlaan'' à la ,,Akenerstraat''). J'étais donc à même de remarquer tout passage de la frontière par la chaussée, et, si des corps de troupes allemandes plus ou moins nombreux auraient passé par la ,,Akenerstraat'' dans la direction de Raren, je les aurais vus au moment de leur passage de la ,,Kerkstraat''.

Je puis affirmer catégoriquement que le 4 août, pendant le temps que j'étais de garde, des troupes allemandes ou même des militaires allemands isolés n'ont pas passé par la ,,Maastrichterlaan'' ou la ,,Akenerstraat'' et par Vaals dans la direction de la Belgique.

Je puis faire la même déclaration en ce qui concerne le 3 août et les jours suivant au 4 août. Si les Allemands avaient tenté de violer notre neutralité, le soussigné, faisant partie des troupes affectées à leur empêcher l'accès de notre territoire devrait en avoir connaissance.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(*s.*) H. VAN OSCH.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

JOZEF JOHANNES FRISSEN, agé de 22 ans, sous-officier au 13ème régiment d'infanterie.

En réponse aux questions qui lui ont été posées celui-ci a déclaré:

Faisant partie d'une section d'infanterie d'environ 50 hommes détachés à Vaals depuis le commencement du mois d'août 1914, je me trouvais le 4 août de 8 heures du matin jusqu'au lendemain avec une patrouille de six hommes à l'endroit où les chaussées menant de Raren et du ,,Vierlandenpunt'' à Vaals se rencontrent (environ 25 mètres au sud de l'église).

Je puis affirmer catégoriquement que pendant le temps que je me trouvais à cet endroit, des détachements de troupes allemandes ni des militaires allemands isolés n'ont passé par Vaals dans la direction de Raren. S'il en eut été ainsi ils auraient dû passer l'endroit où je me tenais et j'aurais tiré sur eux. En ce qui concerne Vaals et ses environs je suis convaincu que les Allemands ont respecté nôtre territoire, non seulement le 4 août mais aussi avant et après cette date; or, dans le cas où les Allemands auraient tenté d'y violer notre neutralité j'en aurais connaissance.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(s.) J. J. FRISSEN.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

PETER HUBERTUS WALRAVEN, agé de 36 ans, douanier à Vaals.

En réponse aux questions qui lui ont été posées celui-ci a déclaré:

Le 4 et le 5 août 1914, entre huit heures du matin et midi j'ai patrouillé

sur la frontière néerlando-allemande entre les bornes-frontière 193 et 197 et pendant ce temps je n'ai pas vu de la cavalerie allemande ou d'autres troupes allemandes en-deçà de notre frontière; je n'ai non plus pu relever des empreintes de chevaux en-deçà de notre frontière. Si des troupes avaient pénétré notre territoire j'aurai dû m'en apercevoir.

Les routes d'Aix-la-Chapelle à Vaals, c'est-à-dire la chaussée et le chemin public qui se trouve parallèlement à cette chaussée à environ 200 mètres au sud, étaient barrées par les Allemands de façon qu'à n'en permettre le passage qu'en rampant au dessous.

Dans la matinée du 4 et du 5 août j'ai vu d'importants mouvements de troupes allemands le long de notre frontière mais aucun corps ne s'est avancé plus loin vers l'ouest que la route figurant sur la carte allemande de 1:25.000 et y indiquée comme menant de Z.g.l. (Ziegelei) par Beck en contournant vers le sud la borne-frontière 193 (Vierlandenpunt) dans la direction de Gemmenich.

La route de Seffent (Allemagne) vers la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht qui, sur territoire allemand, longe notre frontière, n'a ni le 4 ni le 5 août été utilisée par des détachements allemands; les jours suivants cette route a uniquement servi au passage de colonnes du train des équipages.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(*s.*) WALRAVEN.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

ADRIAAN JAN VAN MOORT, agé de 28 ans, douanier à Vaals.

En réponse aux questions qui lui ont été posées, celui-ci a déclaré:

Le 4 août 1914, de 6 heures à 10 heures du matin et le 5 août de 8 heures à midi, j'étais de service entre les bornes-frontière 195 et 197. De nombreuses troupes allemandes passant ces jours-là près de notre frontière dans la direc-

tion de la Belgique, je suis resté presque tout le temps dans la ,,Akenerstraat'' près de notre poste dans cette rue et j'ai pu constater que ces jours-là des troupes allemandes n'ont pas franchi notre frontière. La ,,Akenerstraat'' est la route qui, à environ 200 mètres au sud, se trouve parallèlement à la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht. Je n'ai vu passer ces jours-là que de la cavalerie. Le 5 août dans l'après-midi, étant libre, je me suis rendu au ,,Vierlandenpunt'' où j'ai vu passer non seulement de la cavalerie mais aussi des équipages. J'ai aussi remarqué que les officiers évitaient scrupuleusement de franchir notre frontière et qu'ils demandaient continuellement au public de leur dire où se trouvait le territoire néerlandais.

Les deux routes qui mènent d'Aix-la-Chapelle à Vaals étaient barricadées par les Allemands de façon à en interdir le passage aux troupes et aux véhicules. Ces barricades étaient gardées par des postes allemands.

La route au sud de la borne 193 était également barricadée par les Allemands; c'est la route qui mène de Vaals à celle d'Aix-la-Chapelle à Gemmenich en passant par le ,,Vierlandenpunt''.

Je sais positivement que ni le 4 ni le 5 août des troupes allemandes ont passé par notre territoire.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) Quadekker.
(*s.*) A. van Moort.

En présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. Quanjer.
(*s.*) Quadekker.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, Quadekker Frederik Victor, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

Bernardus Bremken, agé de 27 ans, douanier et

Jacob Rudolf Janssen, agé de 26 ans, douanier.

En réponse aux questions qui leur ont été posées, ceux-ci ont déclaré:

Le 4 et le 5 août 1914 nous avons de 6 heures du matin à midi et de 1 heure à 6 heures de l'après-midi surveillé à tour de rôle la frontière au sud du

hameau de Raren entre les bornes 193 et 6 et pendant tout ce temps nous n'avons pas vu de la cavalerie ni d'autres troupes allemandes franchissant la frontière néerlandaise.

Les sentiers de Raren à Terstraeten à travers les bois de Malens et de Schimper sont inutilisables pour le passage de troupes en formation fermée; on n'y trouve que de rares sentiers qui ne sont trouvables et praticables que par des personnes ayant beaucoup de connaissance locale. Il est donc impossible que de la cavalerie ait passé à travers ces bois; en outre, au cas de passage de cavalerie on aurait dû en trouver des traces, mais celles-ci n'ont pu être constatées.

Nous déclarons formellement que ni le 4 et le 5 août ni avant ni après cette date, des troupes allemandes ont passé en Belgique en violant le territoire néerlandais, étant donné que la partie de la frontière néerlando-belge où leur passage aurait eu lieu a continuellement été surveillé par nous.

Après lecture, les témoins déclarent que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi ils ont prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité; après quoi ils ont signé avec nous:

(*s.*) Quadekker.
(*s.*) Bremken.
(*s.*) J. R. Janssen.

En présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. Quanjer.
(*s.*) Quadekker.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 11 janvier 1915, nous, Quadekker, Frederik Victor, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

Jozef Schillings, aubergiste, agé de 66 ans et

Hubert Rothkranz, boulanger, agé de 51 ans.

En réponse aux questions qui leur ont été posées, ceux-si ont unanimement déclaré:

Nous demeurons „Maastrichterlaan", c'est-à-dire la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht, tout près de la frontière, de sorte que de notre maison nous pouvons voir tout ce qui passe par cette route. Le 4 et le 5 août nous étions à nos occupations déjà avant 7 heures du matin et pendant ces jours

nous nous trouvions soit dans notre maison soit sur la chaussée ou à la frontière.

Nous avons la certitude que le 4 ou le 5 août aucun régiment de cavalerie allemande ou aucune division de cavalerie allemande n'a passé par la ,,Maastrichterlaan'' et Vaals. S'il en eut été ainsi cela aurait été remarqué par nous ou nos familles, la nuit aussi bien que le jour, car nous vivions dans l'attente d'être fixés au sujet de la question de savoir si les Pays-Bas seraient entraînés dans la guerre; c'est pourquoi nous suivions attentivement le cours des événements.

Après lecture, les témoins déclarent que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi ils ont prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi ils ont signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(*s.*) SCHILLINGS.
(*s.*) ROTHKRANZ.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 11 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

JOHAN JULIUS FRANKEN, agé de 57 ans, sous-officier retraité de l'armée des Indes-Néerlandaises,

JOHAN HENDRIK WILHELM LAMBERTZ, agé de 40 ans, boutiquier, et

HUBERT JOZEF SCHIFFERS, agé de 33 ans, boulanger, tous demeurant à Vaals.

En réponse aux questions qui leur ont été posées, ceux-ci ont unanimement déclaré:

Nous habitons tous ,,Akenerstraat'' tout près de la frontière allemande et à partir du 4 août 1914 nous avons, à l'est de notre frontière, vu passer beaucoup de troupes allemandes dans la direction de la Belgique. Le 4 et 5 août nous avons surtout vu de la cavalerie qui suivait la route qui mène par Beck au ,,Vierlandenpunt''. Nous affirmons catégoriquement que ni le 4 ni le 5 août des troupes allemandes ont franchi le territoire néerlandais par le ,,Akenerstraat'', cette route étant barricadée par les Allemands de façon à

en rendre impossible le passage par des troupes en formation fermée. Si des troupes ou seulement des hommes isolés y auraient passé, cela aurait été remarqué par nous ou nos familles.

La ,,Akenerstraat'' est la route qui va parallèlement à la chaussée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht à environ 200 mètres au sud de cette chaussée et rejoint le territoire néerlandais à la borne 195.

Nous savons positivement qu'aussi à d'autres dates des troupes allemandes n'ont pas pénétré notre pays par la ,,Akenerstraat''.

Nous ne savons pas les numéros des régiments.

Le 4 et le 5 août nous étions soit à la maison soit dans la rue à proximité de la frontière.

Même la nuit de la cavalerie ou de l'infanterie n'aurait pu passer par notre rue sans être remarquée par nous, car nous vivions le 4 et le 5 août dans l'attente d'être fixés sur la question de savoir si les Pays-Bas seraient entraînés dans la guerre et nous suivions donc attentivement le cours des événements.

Après lecture, les témoins déclarent que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi ils ont prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi ils ont signé avec nous:

(*s.*) Quadekker.
(*s.*) Franken.
(*s.*) Lambert.
(*s.*) Schiffers.

En présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. Quanjer.
(*s.*) Quadekker.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 11 janvier 1915, nous, Quadekker, Frederik Victor, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

Antoon Rovers, agé de 40 ans, employé à la mairie de Vaals.

En réponse aux questions qui lui ont été posées, celui-ci a déclaré:

Le 4 et le 5 août 1914, je me suis souvent promené près de la frontière néerlando-allemande et j'ai constaté que notre frontière ne fut pas franchie par des troupes allemandes. Les troupes allemandes suivirent la route qui mène par Beck à la ,,Vierlandenpunt''. J'ai pu constater de visu que les

officiers allemands évitaient scrupuleusement de mettre le pied sur le territoire néerlandais. Ils signifiaient à leurs hommes où se trouvait le territoire néerlandais et veillaient à ce qu'ils n'y entrent pas.

Après lecture, le témoin déclare que cette déclaration est conforme à la vérité, en foi de quoi il a prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité, après quoi il a signé avec nous:

(*s.*) QUADEKKER.
(*s.*) ROVERS.

En présence de FREDERIK JACOBUS QUANJER, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 11 janvier 1915.

(*s.*) F. J. QUANJER.
(*s.*) QUADEKKER.

Procès-Verbal.

Aujourd'hui le 12 janvier 1915, nous, QUADEKKER, FREDERIK VICTOR, Maire de Vaals, avons entendu relativement à la question de savoir si des troupes allemandes ont, oui ou non, le 4 août 1914, traversé le territoire néerlandais:

JOHAN ARNOLD HARTMANS, agé de 56 ans, agriculteur,
JOHAN HUBERT ROCKS, agé de 47 ans, agriculteur,
PIETER JOZEF BAGGEN, agé de 38 ans, agriculteur,
tous demeurant à Raren, commune de Vaals.

En réponse aux questions qui leur ont été posées ceux-ci ont unanimement déclaré:

Nous habitons tous près de la route menant de Raren dans la direction des bois de Malens et de Schimper.

Le 4 et le 5 août nous sommes restés à la maison toute la journée et nous n'avons pas vu de la cavalerie allemande ni d'autres troupes allemandes. Si des troupes avaient passé dans la direction de Terstraeten nous aurions dû les avoir vues.

Il n'y a pas de routes praticables par des troupes menant de Raren à Terstraeten par les bois de Malens et de Schimper. Dans ces bois il n'y a qu'étroits sentiers. Il faut avoir de la connaissance locale pour s'y retrouver.

Nous pouvons déclarer formellement que non seulement le 4 ni le 5 août des troupes allemandes n'ont pas passé par Raren, mais aussi que cela n'a pas été le cas les jours avant et après.

Après lecture, les témoins déclarent que cette déclaration est conforme

à la vérité, en foi de quoi ils ont prêté serment entre nos mains en levant deux doigts de la main droite et en jurant de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité; après quoi ils ont signé avec nous:

(*s.*) Quadekker.
(*s.*) J. A. Hartmans.
(*s.*) J. H. Rocks.
(*s.*) P. J. Baggen.

En présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, nous avons dressé ce procès-verbal sur la foi de notre serment, tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) F. J. Quanjer.
(*s.*) Quadekker.

Nous, Frederik Victor Quadekker, Maire de Vaals, déclarons sur la foi de notre serment tel qu'il a été émis au moment de notre entrée en fonction et en présence de Frederik Jacobus Quanjer, Capitaine d'Etat-Major, que si des détachements plus ou moins nombreux de troupes allemandes se seraient rendus en Belgique en passant par notre commune, ce fait serait arrivé à notre connaissance et que, cela n'étant pas le cas, il peut être considéré comme certain que Vaals n'a pas été traversé par des troupes allemandes.

Fait à Vaals le 12 janvier 1915.

(*s.*) Quadekker.

Les soussignés:

M.M. Schaus, Louis, Instituteur communal en chef;
Leclercq, Joseph, Propriétaire;
Langohr, René, Employé d'Assurances, et
Charlet, Octave Joseph, Sous-brigadier des Douanes;
tous domiciliés à Gemmenich et présents en cette commune les premiers jours de la guerre;

le Baron Ignace Kervijn de Volkaersbeke de Gand, habitant depuis le mois de juin 1914 au centre de la ville de Vaals (Hollande), à cent mètres de la frontière allemande, affirment de la façon la plus catégorique, ce qui suit:

Le bruit d'après lequel le 4 et 5 août 1914, un régiment de cavalerie allemande aurait violé le territoire hollandais en traversant Vaals et le hameau de Raeren pour entrer en Belgique par le hameau de Terstraeten, commune

de Gemmenich, est dénué de tout fondement et dans l'intérêt de la vérité, doit être démenti formellement.

Les troupes allemandes venant d'Aix-la-Chapelle et de Vaalserquartier (localité allemande joignant Vaals) ont passé à certains endroits à proximité de la frontière hollandaise, mais à aucun moment depuis le début de la guerre, elles n'ont passé sur ce territoire pour entrer à Gemmenich ou dans une autre localité belge avoisinante.

Vaals, le 5 janvier 1915.

(*s.*) Schaus.
(*s.*) Baron Ignace Kervijn de Volkaersbeke.
(*s.*) René Langohr.
(*s.*) J. Leclercq.
(*s.*) O. J. Charlet.

Vu pour légalisation des signatures de M.M. Schaus, René Langohr, J. Leclercq. O. J. Charlet et Baron I. Kervijn de Volkaersbeke, ce jourd'hui le 12 janvier 1915.

Le bourgmestre de Vaals,

(*s.*) Quadekker.

ATTITUDE DES PUISSANCES MARITIMES BELLIGÉRANTES A L'ÉGARD DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION NEUTRES.

Dans la guerre actuelle le commerce néerlandais d'outre-mer a rencontré et rencontre toujours de graves difficultés par suite des mesures prises par les différentes Puissances maritimes belligérantes en matière de contrebande de guerre.

Ci-dessous suit un exposé des règles relatives à la contrebande édictées par chacune des Puissances susvisées en particulier, ainsi que de l'attitude du Gouvernement Néerlandais vis-à-vis de ces règles.

Angleterre.

Dès le début de la guerre plusieurs navires néerlandais furent pour cause de transport de vivres déroutés sur des ports anglais par des croiseurs britanniques.

Pour la libération de la cargaison destinée à Rotterdam le Gouvernement Britannique exigea, à moins bien entendu que la destination innocente ne pût être clairement établie, la garantie expresse du Gouvernement Néer-

landais que les vivres seraient destinés exclusivement à l'usage des Pays-Bas et ne serviraient pas à dégager pour transporter en Allemagne une quantité équivalente de vivres.

Le Gouvernement Britannique, pour justifier sa ligne de conduite, invoqua la communication du Gouvernement Néerlandais, parue dans le *Nederlandsche Staatscourant* du 21 août 1914 et indiquant ce qu'il faut entendre par ,,transit'' selon les usages commerciaux néerlandais. Il fit valoir les conséquences de cette communication eu égard au fait que d'après les informations qui lui étaient parvenues, le Gouvernement Allemand avait entièrement attiré à lui l'approvisionnement du pays, de sorte que tout envoi de vivres à l'Allemagne devait être considéré comme destiné à l'usage des forces militaires belligérantes ou d'un organe officiel d'un état belligérant au sens de l'article 33 de la Déclaration de Londres de 1909.

Attendu que d'après cette communication est considéré comme transit le transport:

a. des marchandises expédiées avec un connaissement de transit vers les pays situés en amont du Rhin;

b. des marchandises déclarées expédiées vers ces pays au moment où le navire sur lequel elles sont chargées entre dans un port néerlandais d'où elles peuvent être transbordées à destination des pays en amont du Rhin ou être mises en entrepôt;

c. des marchandises dont à l'arrivée dans le port la destination à un de ces pays résulte des documents produits;

le Gouvernement Britannique s'estima en droit de considérer comme suspects et de saisir tous les vivres à destination de Rotterdam, à moins que le Gouvernement Néerlandais ne donnât la garantie mentionnée ci-dessus.

* * *

Le 20 août 1914 le Gouvernement Britannique édicta un ,,Order in Council'' où, sous réserve de quelques additions et modifications, les dispositions de la Déclaration de Londres étaient rendues applicables durant la guerre.

Ces additions et modifications toutefois rendaient à peu de chose près complètement illusoires les garanties que la Déclaration de Londres donnait au commerce et à la navigation neutres contre l'arbitraire possible des belligérants en matière de transport de la contrebande conditionnelle. Elles supprimaient de plus toute différence de traitement entre la contrebande absolue et conditionnelle.

L',,Order in Council'' a la teneur suivante:

„Order in Council" du 20 août 1914.

Whereas during the present hostilities the Naval Forces of His Majesty will co-operate with the French and Russian Naval Forces, and

Whereas it is desirable that the naval operations of the allied forces so far as they affect neutral ships and commerce should be conducted on similar principles, and

Whereas the Governments of France and Russia have informed His Majesty's Government that during the present hostilities it is their intention to act in accordance with the provisions of the Convention known as the Declaration of London, signed on the 26th day of February 1909, so far as may be practicable.

Now, therefore, His Majesty, by and with the advice of His Privy Council, is pleased te order, and it is hereby ordered, that during the present hostilities the Convention known as the Declaration of Londen shall, subject to the following additions and modifications, be adopted and put in force by His Majesty's Government as if the same had been ratified by His Majesty:

The additions and modifications are as follows:

(1) The lists of absolute and conditional contraband contained in the Proclamation dated August 4th, 1914, shall be substituted for the lists contained in Articles 22 and 24 of the said Declaration.

(2) A neutral vessel which succeeded in carrying contraband to the enemy with false papers may be detained for having carried such contraband if she is encountered before she has completed her return voyage.

(3) The destination referred to in Article 33 may be inferred from any sufficient evidence, and (in addition to the presumption laid down in Article 34) shall be presumed to exist if the goods are consigned to or for an agent of the Enemy State or to or for a merchant or other person under the control of the authorities of the Enemy State.

(4) The existence of a blockade shall be presumed to be known:

a. to all ships which sailed from or touched at an enemy port a sufficient time after the notification of the blockade to the local authorities to have enabled the enemy Government to make known the existence of the blockade;

b. to all ships which sailed from or touched at a British or allied port after the publication of the declaration of blockade.

(5) Notwithstanding the provisions of Article 35 of the said Declaration, conditional contraband, if shown to have the destination referred to in Article 33, is liable to capture to whatever port the vessel is bound and at whatever port the cargo is to be discharged.

(6) The General Report of the Drafting Committee on the said Declaration presented to the Naval Conference, and adopted by the Conference at the eleventh plenary meeting on February 25th, 1909, shall be considered by all Prize Courts as an authoritative statement of the meaning and intention of the said Declaration, and such Courts shall construe and interpret the

provisions of the said Declaration by the light of the commentary given therein.

And the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and each of His Majesty's Principal Secretaries of State, The President of the Probate, Divorce and Admirality Division of the High Court of Justice, all other Judges of His Majesty's Prize Courts, and all Governors, Officers and Authorities whom it may concern, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

* * *

Avec le paragraphe 5 de cet ,,Order in Council'' l'Angleterre revenait à la théorie du voyage continu. L'article 36 de la Déclaration de Londres n'avait maintenu cette théorie que dans l'hypothèse où le territoire ennemi n'a pas de frontière maritime; la contrebande conditionnelle en voie de route pour un pays neutre serait alors saisissable lorsque, conformément à l'article 33, la destination ennemie est établie. Le paragraphe 5 de l',,Order in Council'' stipule par contre que si la destination ennemie est prouvée, la contrebande conditionnelle est exposée à la saisie quel que soit le port de destination et quel que soit le port de déchargement de la marchandise.

La conséquence en fut que tous les navires naviguant sur les Pay-Bas avec de la contrebande conditionnelle, furent déroutés sur un port anglais et retenus pour un temps indéterminé, non point jusqu'à ce que le Gouvernement Britannique eût prouvé que la cargaison était sujette à confiscation, mais jusqu'à ce que la preuve du contraire eût été livrée par les intéressés, à la satisfaction de ce Gouvernement.

La preuve de la destination innocente des marchandises soulevait de sérieuses difficultés, d'une part à cause de la conception du Gouvernement Britannique sur le rôle des ports néerlandais, et surtout de Rotterdam, comme ports de transit vers l'Allemagne, d'autre part à cause de la consignation à ordre, selon les usages commerciaux, de la très grande majorité des marchandises. A l'égard de toutes les marchandises de contrebande consignées à ordre, le Gouvernement Britannique présumait — sauf preuve du contraire — la destination ennemie et ne se contentait pas d'une déclaration des porteurs des connaissements ou des expéditeurs relative à la destination innocente des marchandises.

A cela s'ajoutait la disposition du paragraphe 3 de l',,Order in Council'' portant que sauf et en dehors des cas prévus par l'article 34 de la Déclaration de Londres la destination serait présumée ennemie au cas de consignation directe ou indirecte à un agent de l'Etat ennemi, à un négociant ou toute

autre personne dépendant des autorités de cet Etat. Les adressés avaient donc à faire la preuve qu'ils n'étaient point intermédiaires pour la livraison à l'adversaire.

Le Gouvernement Néerlandais a pour chaque saisie d'un navire néerlandais protesté s'il y avait lieu auprès du Gouvernement Britannique et insisté pour que navire et cargaison fussent relaxés. Il fixait l'attention sur le fait que la stricte neutralité des Pays-Bas impliquait pour les belligérants l'obligation de veiller à ce que par leurs agissements des intérêts purement néerlandais ne fussent pas lésés. Concurremment il fit part de ses objections contre les dispositions ci-dessus commentées de l',,Order in Council'' ; il fit observer qu'il est en vertu de l'Acte relatif à la navigation du Rhin tenu de ne pas entraver le transit vers l'Allemagne sur le Rhin et que d'ailleurs il estimait contraire à ses devoirs de neutre de donner les garanties demandées par le Gouvernement Anglais.

Afin de pourvoir dans le manque de certains articles de contrebande, spécialement des vivres, le Gouvernement décida de les faire venir pour son propre compte. Pour le même motif il autorisa le cas échéant des négociants néerlandais à expédier à son adresse certaines marchandises dont le besoin était pressant. En agissant de la sorte le Gouvernement rendit possible l'arrivée sans encombre dans les Pays-Bas d'une certaine quantité de ces marchandises. Dans les deux cas en effet il n'y avait pas lieu de présumer la destination ennemie de ces marchandises. Assurant de cette façon de son propre chef l'arrivée du nécessaire, le Gouvernement persista, pour les motifs énoncés ci-dessus, dans son refus de donner au Gouvernement Britannique les garanties que celui-ci réclamait comme conditon au libre passage des cargaisons destinées aux ports néerlandais.

Comme conséquence de ce refus navire sur navire furent conduits dans les ports britanniques, d'où ils ne pouvaient continuer le voyage qu'après un temps plus ou moins long, et le plus souvent après avoir dû décharger une partie de leur cargaison.

En date du 5 Octobre 1914 le Gouvernement Néerlandais reçut du Ministre de Sa Majesté à Londres la communication que le Gouvernement Britannique avait décidé, en attendant la mise en vigueur de nouvelles règles définitives, de ne point entraver le transport de vivres expédiés de l'étranger à l'adresse d'une personne déterminée dans les Pays-Bas.

* *
*

La nouvelle réglementation définitive parut bientôt sous la forme de l'„Order in Council" du 29 Octobre 1914. En voici le contenu:

„Order in Council" du 29 octobre 1914.

Whereas by an Order in Council dated the 20th day of August, 1914, His Majesty was pleased to declare that during the present hostilities the Convention known as the Declaration of London should, subject to certain additions and modifications therein specified, be adopted and put in force by His Majesty's Government; and

Whereas the said additions and modifications were rendered necessary by the special conditions of the present war; and

Whereas it is desirable and possible now to re-enact the said Order in Council with amendments in order tot minimise, so far as possible, the interference with innocent neutral trade occasioned by the war:

Now, therefore, His Majesty, by and with the advice of His Privy Council, is pleased to order, and it is hereby ordered, as follows:

1. During the present hostilities the provisions of the Convention known as the Declaration of London shall, subject to the exclusion of the lists of contraband and non-contraband, and to the modifications hereinafter set out, be adopted and put in force by His Majesty's Government.

The modifications are as follows:

(I) A neutral vessel, with papers indicating a neutral destination, which, notwithstanding the destination shown on the papers, proceeds to an enemy port, shall be liable to capture and condemnation if she is encountered before the end of her next voyage.

(II) The destination referred to in Article 33 of the said Declaration shall (in addition to the presumptions laid down in Article 34) be presumed to exist if the goods are consigned to or for an agent of the enemy State.

(III) Nothwithstanding the provisions of Article 35 of the said Declaration, conditional contraband shall be liable to capture on board a vessel bound for a neutral port if the goods are consigned „to order", or if the ship's papers do not show who is the consignee of the goods or if they show a consignee of the goods in territory belonging to or occupied by the enemy.

(IV) In the cases covered by the preceding paragraph (III) it shall lie upon the owners of the goods to prove that their destination was innocent.

2. Where it is shown to the satisfaction of one of His Majesty's Principal Secretaries of State that the enemy Government is drawing supplies for its armed forces from or through a neutral country, he may direct that in respect of ships bound for a port in that country, Article 35 of the said Declaration shall not apply. Such direction shall be notified in the *Londen Gazette*, and shall operate until the same is withdrawn. So long as such direction is in force, a vessel which is carrying conditional contraband to a port in that country shall not be immune from capture.

3. The Order in Council of the 20th August, 1914, directing the adoption and enforcement during the present hostilities of the Convention known as the Declaration of London, subject to the additions and modifications therein specified, is hereby repealed.

4. This Order may be cited as ,,the Declaration of London Order in Council, n°. 2, 1914.''

And the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admirality, and each of His Majesty's Principal Secretaries of State, the President of the Probate, Divorce, and Admiralty Division of the High Court of Justice, all other Judges of His Majesty's Prize Courts, and all Governors, Officers, and Authorities whom it may concern, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

* * *

Après les dispositions infiniment plus larges sur la contrebande de guerre de la période du 5 au 29 Octobre 1914 le nouvel ,,Order in Council'' marquait un mouvement de recul bien déterminé.

Le paragraphe II de la division 1 du nouvel ,,Order in Council'', remplaçant le paragraphe 3 de l',,Order in Council'' abrogé, disposait que la destination visée à l'article 33 de la Déclaration de Londres serait, en dehors des cas prévus par l'article 34 de cette Déclaration, présumée si les marchandises étaient consignées directement ou indirectement à un agent de l'Etat ennemi.

Dans le paragraphe III de la division 1 du nouvel ,,Order in Council'' la pratique du Gouvernement Britannique examinée ci-dessus consistant à présumer la destination ennemie des marchandises consignées à ordre, était expressément confirmée.

Le Gouvernement Britannique supposait selon ce paragraphe cette même destination ennemie au cas où les papiers de bord n'indiquaient pas de consignataire ou si les marchandises étaient consignées à une personne dans un territoire ennemi ou occupé par l'ennemi. Il est à peine nécessaire de faire remarquer que dans les trois hypothèses énoncées ci-dessus, la destination ennemie des marchandises dites de contrebande est loin d'être évidente, puisque les présomptions nécessaires pour la prouver font défaut justement dans ces cas-là.

Si la terminologie du paragraphe 5 de l',,Order in Council'' du 20 août 1914 laissait encore place au doute relativement à la question de savoir à qui incombait, d'après la conception britannique, la charge de la preuve, cette incertitude était à coup sûr supprimée définitivement par le paragraphe IV de la division 1 du nouvel ,,Order in Council'', attendu que ce paragraphe,

dans tous les cas prévus par le paragraphe III, stipulait que la preuve de la destination innocente des marchandises incombait à leurs propriétaires.

En ce qui concerne la disposition de la division 2 du nouvel ,,Order in Council'', il y a lieu de remarquer d'une part que, du moment où le droit des gens n'impose en aucune façon au commerce terrestre entre belligérants et neutres une restriction et, que d'autre part un navire neutre, transportant vers un pays neutre de la contrebande conditionnelle, n'est pas saisissable, il y a violation du droit international public, si, ainsi que le fait la division 2 de l',,Order in Council'' du 29 octobre 1914, l'on décrète que le simple fait par un navire neutre de transporter de la contrebande conditionnelle vers le territoire neutre, en justifie la saisie s'il est établi que l'adversaire se pourvoit de marchandises dans ce territoire.

La mesure visée par la division 2 n'a pas été prise à l'égard des Pays-Bas.

Le Gouvernement Néerlandais a protesté contre le nouvel ,,Order in Council'' en faisant valoir les considérations examinées ci-dessus à l'occasion des paragraphes II et III de la division 1 et de la division 2.

En communiquant au Gouvernement Néerlandais le contenu des prescriptions ci-dessus examinées, le Ministre de Grande-Bretagne fit part du désir de son Gouvernement que les Pays-Bas, tout en observant, il va de soi, les obligations découlant de l'Acte de navigation du Rhin, garantiraient que les marchandises considérées par les alliés comme contrebande absolue ou conditionnelle ne seraient point exportées, après importation, vers l'adversaire. Il exposa ensuite en détail quels étaient les articles de contrebande à l'égard desquels son Gouvernement désirerait avoir des garanties toutes spéciales quant à leur destination définitive.

En maintenant son point de vue, le Gouvernement Néerlandais déclara qu'un pareil arrangement avec l'un des belligérants ne serait pas en harmonie avec une stricte neutralité et qu'en conséquence il devait le repousser. Il prit acte de ce que le Gouvernement Britannique était disposé à laisser librement passer divers aliments consignés à des particuliers et n'étant pas de première nécessité, à moins qu'il ne fût irréfutablement établi que ces particuliers fussent intermédiaires pour la livraison aux Gouvernements de l'adversaire.

Sauf cette dernière atténuation la situation pour le commerce et la navigation néerlandais demeurait avec le nouvel ,,Order in Council'' ce qu'elle avait été sous l',,Order in Council'' abrogé du 20 août 1914. La création par les intéressés du ,,Trust néerlandais d'outre-mer'' et sa reconnaissance par les alliés ont amélioré la situation.

Il y a lieu de remarquer enfin que le nouvel ,,Order in Council'' du 29 octobre 1914 ne déclarait pas valables les listes des articles de contrebande ni celle dite libre insérées dans la Déclaration de Londres. La même chose d'ailleurs avait déjà eu lieu par le premier ,,Order in Council'' en ce qui concerne les listes des articles de contrebande. Leurs places étaient prises par celles dressées par le Gouvernement Britannique et dans lesquelles figurent de nombreux articles de la liste dite libre. Le Gouvernement Néerlandais fit remarquer, au début de la guerre, que de cette façon un des résultats de la Conférence de Londres était anéanti, et que par la grande extension donnée aux listes des articles de contrebande le principe de la Déclaration de Paris de 1856 était rendu illusoire. Le Gouvernement Britannique répondit qu'il s'estimait en droit de modifier à son gré l',,Order in Council'' du 20 août 1914 qui reconnaissait partiellement la Déclaration de Londres, et que spécialement la liste des articles de contrebande était au cours de la guerre susceptible de modifications réitérées. Ce Gouvernement se déclara cependant disposé à accorder une indemnité conformément à l'article 43 de la Déclaration de Londres pour des marchandises confisquées, embarquées avant que le Gouvernement Britannique les eut déclarées comme étant contrebande de guerre.

* *
*

L',,Order in Council'' du 11 mars 1915 créa de nouvelles difficultés au commerce et à la navigation néerlandais. On trouvera ci-dessous quelques observations au sujet de cet ,,Order in Council'', dont voici le texte:

„Order in Council" du 11 mars 1915.

WHEREAS the German Government has issued certain orders which in violation of the usages of war, purport to declare the waters surrounding the United Kingdom a military area in which all British and allied merchant vessels will be destroyed irrespective of the safety of the lives of passengers and crew and in which neutral shipping will be exposed to similar danger in view of the uncertainties of naval warfare;

AND WHEREAS in a memorandum accompanying the said orders neutrals are warned against entrusting crews, passengers or goods to British allied ships;

AND WHEREAS such attempts on the part of the enemy give to His Majesty an unquestionable right of retaliation;

AND WHEREAS His Majesty has therefore decided to adopt further measures in order to prevent commodities of any kind from reaching or leaving Germany, though such measures will be enforced without risk to neutral ships or to neutral or non combatant life and in strict observance of the dictates of humanity;

AND WHEREAS the Allies of His Majesty are associated with Him in the steps now to be announced for restricting further the commerce of Germany:

His Majesty is therefore pleased by and with the advice of His Privy Council to order and it is hereby ordered as follows:

(1) No merchant vessel which sailed from her port of departure after the 1st March 1915 shall be allowed to proceed on her voyage to any German port unless the vessel receives a pass enabling her to proceed to some neutral or allied port to be named in the pass, goods on board any such vessel must be discharged in a British port and placed in the custody of the Marshall of the Prize Court. Goods so discharged not being contraband of war shall, if not requisitioned for the use of His Majesty, be resorted by order of the Court upon such terms as the Court may in the circumstances deem to be just to the person entitled thereto.

(2) No merchant vessel which sailed from any German port after the 1st March 1915 shall be allowed to proceed on her voyage with any goods on board laden at such port. All goods laden at such port must be discharged in a British or allied port. Goods so discharged in a British port shall be placed in the custody of the Marshall of the Prize Court and if not requisitioned for the use of His Majesty shall be detained or sold under the direction of the Prize Court. The proceeds of goods so sold shall be paid into Court and dealt with in such manner as the Court may in the circumstances deem to be just provided that no proceeds of the sale of such goods shall be paid out of Court until the conclusion of peace except on the application of the proper officer of the Crown, unless it be shown that the goods had become neutral property before the issue of this Order; provided also that nothing herein shall prevent the release of neutral property laden at such enemy port on the application of the proper officer of the Crown.

(3) Every merchant vessel which sailed from her port of departure after the 1st March 1915 on her way to a port other than a German port carrying goods with an enemy destination or which are enemy property, may be required to discharge such goods in a British or allied port. Any goods so discharged in a British port shall be placed in the custody of the Marshall of the Prize Court and unless they are contraband of war shall, if not requisitioned for use of His Majesty, be restored by order of the Court upon such terms as the Court may in the circumstances deem to be just to the person entitled thereto, provided that this article shall not apply in any case falling within article 2 or 4 of this Order.

(4) Every merchant vessel which sailed from a port other than a German port after the 1st March 1915 having on board goods which are of enemy origin or are enemy property, may be required to discharge such goods in a British or allied port. Goods so discharged in a British port shall be placed in the custody of the Marshall of the Prize Court and if not requisitioned for the use of His Majesty, shall be detained or sold under the direction of the Prize Court. The proceeds of goods so sold shall be paid into Court and dealt with in such manner as the Court may in the circumstances deem to be just, provided that no proceeds of the sale of such goods shall be paid out of Court until the conclusion of peace, except on the application of the proper Officer of the Crown, unless it be shown that the goods had become neutral property before the issue of this Order; provided also that nothing herein shall prevent the release of neutral property of enemy origin on the application of the proper officer of the Crown.

(5) (I) Any person claiming to be interested in or to have any claim in respect of any goods (not being contraband of war) placed in the custody of the Marshall of the Prize Court under this Order or in the proceeds of such goods, may forthwith issue a writ in the Prize Court against the proper officer of the Crown and apply for an order that the goods should be restored to him or that their proceeds should be paid to him or for such other order as the circumstances of the case may require.

5. (II) The practice and procedure of the Prize Gourt shall so far as applicable be followed mutatis mutandis in any proceedings consequential upon this Order.

6. A merchant vessel which has cleared for a neutral port from a British or allied port or which has been allowed to pass having an ostensible destination to a neutral port and proceeds to any enemy port, shall if captured on any subsequent voyage be liable to condemnation.

7. Nothing in this Order shall be deemed to affect the liability of any vessel or goods to capture or condemnation independently of this Order.

8. Nothing in this Order shall prevent the relaxation of the provisions of this Order in respect of the merchant vessels of any country which declares that no commerce intended for or originating in Germany or belonging to German subjects shall enjoy the protection of its flag.

* * *

Les mesures du Gouvernement Allemand annoncées le 4 février 1915 [1]) ont donné lieu de la part des Gouvernements Britannique et Français à des mesures de représailles.

La Grande Bretagne a formulé ces mesures dans l',,Order in Council'' du 11 mars 1915, la France dans le décret de la même date. Elles atteignent le

---

[1]) Voir p. 89.

transport maritime des marchandises qui sont ou destinées au territoire ennemi, ou propriété de sujets de l'Etat ennemi, ou bien originaires du territoire ennemi.

Elles sont contraires au principe établi par la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, respecté depuis sans exception et suivant lequel la marchandise appartenant à des sujets d'un Etat neutre ou belligérant — sauf la contrebande — est inviolable sous pavillon neutre. Cette inviolabilité implique qu'une Puissance belligérante est obligée de laisser un navire avec sa cargaison neutre poursuivre sa route sans entraves, si par l'exercice du droit de recherche, il est établi que ce navire ne transporte pas de contrebande de guerre, et que par ailleurs aucun autre principe incontesté du droit international n'autorise sa déroute.

En ce qui concerne le texte de l',,Order in Council'' britannique et du décret français il est à noter que, quoique tous deux aient le même objet, les règles y formulées ne sont point identiques. Cette différence s'explique par la liberté plus grande laissée au juge anglais pour l'application des textes positifs.

L',,Order in Council'', aussi bien que le décret français, contiennent des dispositions qui supposent une application radoucie en ce qui concerne la propriété des neutres.

Dans l'article VIII — disposition que l'on ne trouve point dans le décret français — l',,Order in Council'' promet un tempérament à l'application de ses principes pour les navires d'un pays qui a déclaré ne pas couvrir de son pavillon le transport de marchandises d'origine ennemie ou propriété de l'ennemi, ou qui lui sont destinées.

Par ses notes du 19 mars 1915, le Gouvernement Néerlandais à notifié aux représentants de Grande Bretagne et de France ses objections à ces dispositions. [1])

Il fit ressortir qu'il ne portait point de jugement sur les mesures par lesquelles les belligérants s'efforcent de se nuire réciproquement, mais que fidèle à sa ligne de conduite suivie depuis le début de la guerre, il s'élevait en sa qualité de puissance neutre contre ces mesures-ci, dans un but de protection des intérêts néerlandais aussi bien que dans l'intérêt général réclamant le respect du droit international.

Les deux notes ont le même contenu sauf que dans celle adressée au Ministre de Grande Bretagne il est remarqué à propos de l'article VIII com-

---

[1]) Pour la note au Ministre de France voir p. 45.

menté ci-dessus que les devoirs de la neutralité en elle-même s'opposent à ce que le Gouvernement de la Reine fasse la déclaration prévue par ledit article.

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre Britannique.

La Haye, le 19 mars 1915.

Monsieur le Ministre,

Par Sa lettre du premier de ce mois Votre Excellence a bien voulu me faire part d'une déclaration de Son Gouvernement exposant que, par suite de l'état de choses créé pour la Grande Bretagne et la France par la déclaration du Gouvernement Allemand du 4 février dernier, le Gouvernement Britannique de concert avec celui de la République est contraint de recourir à des mesures de représaille en vue d'empêcher les marchandises de toute nature de pénétrer en Allemagne ou d'en sortir. En conséquence ces Gouvernements se considèrent comme libres d'arrêter et de conduire dans leurs ports les navires portant des marchandises présumées de destination, propriété ou provenance ennemies. Ces navires et ces cargaisons ne seront point confisqués à moins qu'ils ne soient sujets à être condamnés pour d'autres motifs.

Le 16 de ce mois Votre Excellence a bien voulu me communiquer le texte de l'Ordre du Conseil contenant les mesures annoncées dans la déclaration précitée.

En réponse à ces communications j'ai l'honneur d'appeler l'attention de Votre Excellence sur ce qui suit.

Le Gouvernement de la Reine ne porte point de jugement sur la question de savoir si les mesures de guerre prises par les belligérants pour se nuire de part et d'autre sont justifiées ou non. Toutefois il incombe aux Pays-Bas en qualité de puissance neutre dans le conflit actuel de s'élever contre ces mesures en tant qu'elles dérogent aux principes établis concernant les droits des neutres.

Dès le début de la guerre le Gouvernement de la Reine, en vue du maintien de ses droits de puissance neutre et, à un haut degré, dans l'intérêt de la cause commune du Droit International, a protesté contre toute atteinte portée par les puissances belligérantes aux droits des neutres. Son attitude ne saurait être différente en face de la présente mesure en ce qu'elle méconnaît le grand principe de la Déclaration de Paris de 1856, d'après lequel la propriété neutre ou ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre, est inviolable sous pavillon neutre.

Contrairement à ce principe l'Ordre du Conseil statue que la marine britannique usera de contrainte au regard non seulement de toute propriété privée ennemie, qu'elle ait ou non le caractère de contrebande de guerre, mais aussi de la propriété neutre au cas où elle serait présumée de destination ou même de provenance ennemie.

Les dispositions de l'Ordre du Conseil font entrevoir des atténuations dans le traitement de la propriété neutre, sans toutefois préciser les règles qui seront suivies pour sauvegarder les intérêts de la navigation et du commerce.

L'article VIII crée la possibilité d'une application mitigée des prescriptions de l'Ordre du Conseil au regard des navires de tout pays qui aura déclaré qu'aucun transport de marchandises de destination, provenance ou propriété allemandes ne s'effectuera sous son pavillon. Je crois utile de faire ressortir que le Gouvernement Néerlandais ne pourrait, le cas échéant, faire une déclaration dans ce sens; dans son opinion l'observation des devoirs de la neutralité s'oppose en elle-même à ce qu'il prenne un engagement de cette nature.

Votre Excellence a bien voulu, avant la publication de l'Ordre du Conseil, me donner à entendre qu'il serait tenu compte dans une large mesure des intérêts des Pays-Bas et de leurs possessions d'outre-mer.

Cependant quelque modérée que puisse être l'application de l'Ordre du Conseil, le Gouvernement Néerlandais ne peut passer sous silence la grave atteinte que ce décret porte à une règle fondamentale du Droit des Gens, établie et sanctionnée par toutes les puissances depuis plus d'un demi-siècle.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

* * *

Dans l'„Order in Council" du 20 octobre 1915, dont le texte est reproduit ci-dessous, le Gouvernement Britannique prescrivait qu'à partir de cette date la règle inscrite dans l'article 57 de la Déclaration de Londres, d'après laquelle le caractère neutre ou ennemi d'un navire est déterminé par le pavillon que ce navire a le droit de porter, était suspendue dans ses effets et que les Cours des Prises britanniques appliqueraient dorénavant les régles et les principes qu'elles avaient observés précédemment. Toutefois ces règles elles-mêmes n'étaient pas précisées; les renseignements recueillis par le Ministre de la Reine à Londres ont fait ressortir que la portée de cet „Order in Council" britannique ne différait pas de celle du décret français du 23 octobre 1915, [1]) par lequel le Gouvernement Français décrétait que la disposition de l'article 57 alinéa 1 de la Déclaration de Londres serait appliquée durant la guerre actuelle sous réserve de la modification suivante.

„S'il est établi que les intérêts dans la propriété d'un navire, battant pavillon ennemi, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays neutre ou

---

[1]) Pour le décret français voir p. 47.

allié, ou, réciproquement, que les intérêts dans la propriété d'un navire battant pavillon neutre ou allié, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi, la navire sera en conséquence réputé neutre, allié ou ennemi."

Le Gouvernement Néerlandais a chargé les Ministres de la Reine à Londres et à Paris d'adresser respectivement aux Gouvernements Britannique et Français au sujet des dispositions nouvellement édictées des notes, dont le texte est reproduit ci-dessous. [1])

Peu de temps après la publication de l',,Order in Council" en question, le Gouvernement Néerlandais apprit que le vapeur ,,Hamborn" appartenant à la Société Anonyme ,,Maatschappij Stoomschip Hamborn", fondée le 22 octobre 1913 conformément à la loi néerlandaise et ayant son siège à Rotterdam, avait été arrêté le 30 octobre 1915 par les autorités britanniques et conduit à Halifax (Nouvelle Ecosse) pendant que le navire faisait route de New-York à la mer des Caraïbes.

Le navire avait été affrêté d'abord par une compagnie américaine jusqu'à la mi-novembre 1915, et ensuite par une compagnie néerlandaise.

Les actions de la compagnie Hamborn sont la propriété de deux autres compagnies néerlandaises dont les actions sont en mains allemandes. Une banque hypothécaire maritime, dont les intérêts sont en mains néerlandaises, possède une hypothèque de fl. 100.000 sur le navire; les assureurs sont, en partie, de nationalité néerlandaise.

Le Gouvernement Néerlandais, après avoir eu connaissance de la saisie du *Hamborn*, a chargé le Ministre de la Reine à Londres d'insister auprès du Gouvernement Britannique pour obtenir le relâchement de ce navire et de faire ressortir en même temps qu'il serait contraire à tout sentiment de droit d'appliquer l',,Order in Council" du 30 octobre à des navires ayant entrepris le voyage en se fiant aux règles antérieurement en vigueur.

Le Gouvernement Britannique a répondu qu'en ce qui concerne le caractère exact de navires comme le *Hamborn* la Cour des Prises seule pouvait statuer sur leur cas d'une manière donnant satisfaction à toutes les parties, que cependant le Gouvernement Britannique en soumettant de pareils navires à la Cour des Prises ne faisait qu'appliquer un principe, reconnu non seulement par la jurisprudence des Cours des Prises britanniques, mais encore par celle des Cours des Prises des Etats-Unis d'Amérique. Le Gouvernement Britannique du reste s'est déclaré prêt en attendant une décision de principe à

---

[1]) Pour la note du Ministre de la Reine à Paris au Gouvernement de la République voir p. 48.

prendre dans le cas du *Hamborn*, à donner des ordres afin que d'autres navires de la même compagnie fussent respectés provisoirement.

En réponse à cette communication le Gouvernement Néerlandais a fait observer au Gouvernement Britannique qu'il ne pouvait reconnaître le droit de ce Gouvernement de conduire le *Hamborn* devant une Cour des Prises, qu'il continuait donc d'insister sur le relâchement du navire et qu'il considérait le Gouvernement Britannique comme responsable pour tous dommages et frais découlant de ladite saisie.

Entre-temps le Gouvernement Néerlandais avait été avisé que le *Hamborn*, en attendant le jugement en matière de l'arrêt du navire et sa déclaration éventuelle de bonne prise, avait été réquisitionné pour le compte de l'Etat Britannique. Le Gouvernement chargea le Ministre de la Reine à Londres de faire savoir au Gouvernement Britannique qu'il considérait la réquisition comme contraire au droit tout comme l'arrêt du navire, qu'il protestait contre cet acte et se réservait le droit de demander réparation des dommages causés par ces agissements à l'égard du navire: à son avis la réquisition d'un navire néerlandais naviguant sous pavillon néerlandais et capturé en vertu d'une règle dont le Gouvernement Néerlandais ne pouvait pas reconnaître la légalité était au point de vue juridique assimilable à la réquisition en pleine mer d'un navire néerlandais par l'Amirauté britannique.

Le Gouvernement Britannique répondit que la réquisition avait seulement un caractère provisoire, qu'elle s'appuyait entièrement sur des précédents et que le navire, s'il n'était pas l'objet d'une condamnation, serait rendu à ses propriétaires; que, par conséquent, ceux-ci ne subiraient aucun dommage étant donné que durant la procédure ils auraient quand même été privés de l'utilisation de leur navire.

„Order in Council" du 20 octobre 1915.

Whereas by the Declaration of London Order in Council n°. 2. 1914, His Majesty was pleased to declare that, during the present hostilities, the provisions of the said Declaration of London should, subject to certain exceptions and modifications therein specified, be adopted and put in force by His Majesty's Gouvernment; and

Whereas, by Article 57 of the said Declaration, it is provided that the neutral or enemy character of a vessel is determined by the flag which she is entitled to fly; and

Whereas it is no longer expedient to adopt the said Article:

Now, therefore, His Majesty, by and with the advice of His Privy Council, is pleased to order, and it is hereby ordered, that from and after this date

Article 57 of the Declaration of London shall cease to be adopted and put in force.

In lieu of the said Article, British Prize Courts shall apply the rules and principles formely observed in such Courts.

This Order may be cited as ,,The Declaration of London Order in Council, 1915."

And the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and each of His Majesty's Principal Secretaries of State, the President of the Probate, Divorce, and Admiralty Division of the High Court of Justice, all other Judges of His Majesty's Prize Courts, and all Governors, Officers, and Authorities whom it may concern, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

* * *

Note du Ministre des Pays-Bas à Londres au Gouvernement Britannique.

Par un Ordre du Conseil en date du 20 octobre dr. le Gouvernement Britannique a décrété que l'article 57 de la Déclaration de Londres cesserait d'être adopté et qu'au lieu de cet article les Cours des Prises britanniques appliqueraient les règles et les principes observés précédemment. Quoique la vraie portée de ce décret n'ait pas été clairement émise, l'arrestation du vapeur néerlandais *Hamborn* paraît prouver que des instructions ont été données aux autorités navales britanniques d'arrêter des navires sous pavillon néerlandais pour des raisons ne se rattachant ni au transport de contrebande ni au tranfert de pavillon. Il faut donc supposer que le Gouvernement Britannique se place au même point de vue que le Gouvernement Français dans son décret du 23 octobre dr. qui stipule qu'un navire battant pavillon neutre sera réputé ennemi s'il est établi que les intérêts dans la propriété de ce navire appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi. Il paraît donc que des instructions ont été données aux navires de guerre britanniques de saisir pareils navires et de les traduire devant une Cour des Prises.

Ces mesures appellent de la part du Gouvernement de la Reine les observations suivantes:

Un des principes les mieux établis du droit international et de la coutume universelle des nations est celui-ci: que la nationalité d'un navire est déterminée, non seulement en temps de paix mais aussi en temps de guerre, par le pavillon qu'il a le droit d'arborer d'après la loi nationale de ce pavillon. Ce principe est à la base de la Déclaration de Paris. Il se retrouve dans nombre de traités de commerce (e. a. dans un traité conclu entre les Pays-Bas et l'Angleterre). Son maintien rigoureux dans les relations entre des pays vivant en paix entre eux est fondé sur le respect dû au pavillon, symbole de la souveraineté d'un état indépendant. Un usage immémorial sanctionné par des traités innombrables a établi que la lettre de mer accordée à un navire par

un état souverain mérite une foi absolue, le place sous la protection de cet état et impose aux autres états le devoir de le respecter. Si encore dans le cas d'un transfert de pavillon pendant ou en prévision d'une guerre il est admissible que ce principe souffre des exceptions, tel ne peut jamais être le cas pour des lettres de mer accordées en temps de paix. La lettre de mer est l'acte souverain qui confère au navire une personnalité propre, le place sous l'égide de l'état dont cette lettre émane et le soumet à ses lois. Les autres états ne sauraient sans toucher aux droits souverains de cet état faire dépendre de conditions quelconques le respect qu'ils doivent à son pavillon. Le principe de la nationalité du navire s'élève au dessus de considérations concernant le droit de propriété. Cette propriété n'entre pas en jeu pour déterminer la place que le navire occupe comme sujet du droit international.

Le navire qui est en possession d'une lettre de mer régulière accordée par un état neutre ne saurait donc être dérouté hors les cas d'assistance hostile, de transport de contrebande ou de violation de blocus. Le pavillon couvre le navire d'une façon absolue, car il en symbolise la personnalité juridique dans les relations maritimes des états.

Le Gouvernement de la Reine doit appeler l'attention du Gouvernement Britannique sur les effets regrettables que l'ébranlement d'un principe aussi incontesté du droit des gens que celui de la détermination de la nationalité d'un navire par le pavillon qu'il est en droit d'arborer, doit avoir pour le développement des relations régulières et pour la confiance réciproque des états amis. Une anarchie absolue ne tardera pas à régner sur les mers si le principe du pavillon comme criterium de la nationalité n'est pas maintenu en toute rigueur.

Ce principe était appliqué tant que les navires marchands allemands ou autrichiens se montraient encore sur les mers. Ni le Gouvernement Britannique ni les Cours des Prises britanniques n'ont alors tenu compte des intérêts des neutres dans la propriété de ces navires. C'est seulement à une époque à laquelle les intérêts neutres ne pouvaient plus en subir que les désavantages que le nouveau principe a été introduit.

En se basant sur les considérations qui précèdent le Gouvernement de la Reine se voit obligé de protester contre la mesure décrétée par le Gouvernement Britannique comme étant contraire au droit des gens et à l'équité.

Londres, le 10 décembre 1915.

* * *

Sous la date du 30 mars 1916 le Gouvernement Britannique édicta un nouvel „Order in Council" dont le texte suit ci-dessous.

Le Gouvernement Néerlandais tout en estimant que les règles de ce décrét n'étaient en aucune façon conformes au Droit des Gens s'est abstenu d'y

opposer une nouvelle protestation spéciale étant donné que, envisagées au point de vue du droit, ces dispositions en tant qu'applicables à des navires à destination de ports néerlandais et aux marchandises qu'ils transportent sont en contradiction avec des principes déjà mis de coté par la Grande-Bretagne dans des dispositions antérieures contre lesquelles le Gouvernement de la Reine n'avait pas manqué de protester comme constituant une violation du Droit des Gens.

En ce qui concerne la lésion des intérêts Néerlandais, les dispositions ci-dessous reproduites ne laissaient pas prévoir un changement dans la pratique suivie dès le début.

Les dispositions par lesquelles l'article 19 de la Déclaration de Londres concernant la violation de blocus a été mis de coté ne donnaient pas lieu à des remarques parce qu'en l'occurence des intérêts néerlandais n'étaient pas en jeu. Les nouvelles dispositions ne sauraient être appliquées aux navires faisant route vers les Pays-Bas, mais transportant des marchandises destinées à l'Allemagne ou qui sont eux-mêmes destinés à toucher un port allemand en cours de route, attendu que la côte allemande ou celle du territoire occupé par l'Allemagne n'est pas bloquée dans le sens de la Déclaration de Londres.

Il n'y a pas à la connaissance du Gouvernement Néerlandais d'intérêts néerlandais liés au transport de marchandises destinées à des pays dont le territoire est soumis à un tel blocus, ou à la navigation de bâtiments touchant des ports de ces pays.

„Order in Council" du 30 mars 1916.

Whereas by the Declaration of London Order in Council N°. 2, 1914, His Majesty was pleased to direct that during the present hostilities the provisions of the Convention known as the Declaration of London should, subject to certain omissions and modifications therein set out, be adopted and put in force by His Majesty's Government; and

Whereas doubts have arisen as to the effect of Article 1 (iii) of the said Order in Council on the right to effect the capture of conditional contraband on board a vessel bound for a neutral port; and

Whereas it is expedient to put an end to such doubts and otherwise to amend the said Order in Council in the manner hereinafter appearing; and

Whereas by Article 19 of the said Declaration it is provided that whatever may be the ulterior destination of a vessel or of the cargo, she cannot be captured for breach of blockaded port; and

Whereas it is no longer expedient to adopt Article 19 of the said Declaration;

Now, therefore, His Majesty, by and with the advice of His Privy Council, is pleased to order, and it is hereby ordered, as follows:

1. The provisions of the Declaration of London Order in Council No. 2, 1914, shall not be deemed to limit or to have limited in any way the right of His Majesty, in accordance with the law of nations, to capture goods upon the ground that they are conditional contraband, nor to affect or to have affected the liability of conditional contraband to capture, whether the carriage of the goods to their destination be direct or entail transshipment or a subsequent transport by land.

2. The provisions of Article 1 (ii) and (iii) of the said Order in Council shall apply to absolute contraband as well as to conditional contraband.

3. The destinations referred to in Article 30 and in Article 33 of the said Declaration shall (in addition to any presumptions laid down in the said Order in Council) be presumed to exist, if the goods are consigned to or for a person, who, during the present hostilities, has forwarded imported contraband goods to territory belonging to or occupied by the enemy.

4. In the cases covered by Articles 2 and 3 of this Order, it shall lie upon the owner of the goods to prove that their destination was innocent.

5. From and after the date of this Order, Article 19 of the Declaration of London shall cease to be adopted and put in force. Neither a vessel nor her cargo shall be immune from capture for breach of blockade upon the sole ground that she is at the moment on her way to a non-blockaded port.

6. This Order may be cited as ,,The Declaration of London Order in Council, 1916.''

And the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and each of His Majesty's Principal Secretaries of State, the President of the Probate, Divorce, and Admiralty Division of the High Court of Justice, all other Judges of His Majesty's Prize Courts, and all Governors, Officers, and Authorities whom it may concern, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

France.

Jusqu'à ce jour la politique de la France relative à la contrebande s'est développée parallèlement à celle du Gouvernement Britannique. Un examen spécial des décrets du 25 août et du 6 Novembre 1914 est par conséquent inutile; cependant il doit être remarqué que le décret du 25 août 1914 ne contient pas de dispositions analogues à celle du paragraphe 6 de l',,Order in Council'' britannique, d'après laquelle le Rapport Général du Comité de rédaction de la conférence maritime de Londres était considéré comme une interprétation authentique de la signification et de la portée de la Déclaration.

Les dispositions de droit maritime français et leur application ont donné

lieu aux mêmes protestations de la part du Gouvernement Néerlandais que celles formulées contre les „Orders in Council" britanniques.

Les arrêts des conseils des prises français sont une claire illustration des difficultés que les conceptions des alliés ont occasionné au commerce et à la navigation néerlandais.

Le texte des décrets français du 25 août 1914, du 6 novembre 1914, du 11 mars 1915, du 23 octobre 1915 et du 12 avril 1916 suit ci-dessous.

* *
*

Décret du 25 août 1914.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, des ministres des affaires étrangères, de la guerre, de la marine et des colonies,

Décrète:

Article 1er. — La déclaration signée à Londres, le 26 février 1909, relative au droit de la guerre maritime, sera appliquée durant la guerre, sous réserve des additions et modifications ci-après:

1°. Les listes de contrebande absolue et conditionnelle, notifiées par insertion au *Journal Officiel* du 11 août 1914, sont substituées à celles contenues aux articles 22 et 24 de la déclaration; des notifications insérées au *Journal Officiel* feront connaître, le cas échéant, toutes nouvelles additions ou modifications auxdites listes;

2°. Un navire neutre qui a réussi à transporter de la contrebande à l'ennemi avec des papiers faux peut être saisi pour avoir effectué ce transport s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage de retour;

3°. La destination visée à l'article 33 de la déclaration peut être induite de toute preuve suffisante et (outre la présomption posée à l'article 34) sera présumée, si la marchandise est consignée à, ou pour compte de, un commerçant ou toute autre personne agissant sous le contrôle des autorités de l'Etat ennemi;

4°. L'existence d'un blocus sera présumée connue:

a) De tous navires partant de, ou touchant à un port ennemi dans un délai suffisant, après la notification du blocus aux autorités locales, pour avoir permis au gouvernement ennemi de faire connaître l'existence du blocus;

b) De tous navires qui sont partis de, ou ont touché à un port français ou allié, après la publication de la déclaration de blocus;

5°. Nonobstant la dispisition de l'article 35 de la déclaration, la contrebande conditionelle, s'il est établi qu'elle a la destination visée à l'article 35, est sujette à capture, quels que soient le port de destination du navire et le port où la cargaison doit être déchargée.

Article 2. — Les ministres des affaires étrangères, de la guerre, de la marine et des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 août 1914.

R. POINCARÉ.

* * *

Décret du 6 novembre 1914.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, des ministres des affaires étrangères, de la guerre, de la marine et des colonies,

Vu le décret du 25 août 1914,

Décrète :

Article 1er. — La déclaration signée à Londres, le 26 février 1909, relative au droit de la guerre maritime, sera appliquée durant la guerre actuelle sous réserve des additions et modifications suivantes :

(Suivent les paragraphes I et II de l'article 1, contenant l'énumération des articles qui seront considérés comme contrebande absolue et conditionnelle.)

III.

Le navire neutre, dont les papiers de bord indiquent une destination neutre, et qui, malgré la destination résultant de ses papiers, se rend dans un port ennemi, reste passible de capture et de confiscation s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage suivant.

IV.

La destination visée à l'article 33 de la Déclaration de Londres (outre les présomptions posées à l'article 34) est présumée si la marchandise est consignée à ou pour un agent de l'Etat ennemi.

V.

Nonobstant la disposition de l'article 35 de la Déclaration de Londres, la contrebande conditionnelle est sujette à capture lorsqu'elle est trouvée à bord d'un navire à destination d'un port neutre, si la marchandise est consignée à ordre, ou si les papiers du bord n'indiquent pas le consignataire, ou encore s'ils indiquent un consignataire dans un pays ennemi ou occupé par l'ennemi.

Dans les cas ci-dessus visés, il appartient aux propriétaires de la marchandise de prouver que la destination était innocente.

VI.

Lorsqu'il est démontré au Gouvernement de la République qu'un Gouvernement ennemi tire d'un pays neutre, ou par transit dans un pays neutre, des approvisionnements pour ses forces armées, les mesures nécessaires seront prises pour qu'au regard des navires à destination dudit pays neutre l'article 35 de la déclaration de Londres ne soit pas appliqué. Cette mesure sera publiée au *Journal Officiel* et restera en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit révoquée; pendant ce temps, les navires transportant de la contrebande conditionnelle à un port dudit pays neutre ne seront pas exempts de capture.

Article 2. Les notifications insérées au *Journal Officiel* feront connaître, le cas échéant, toutes nouvelles additons ou modifications aux listes des articles de contrebande de guerre établies par le présent décret.

Article 3. Le décret du 25 août 1914 est abrogé.

Article 4. Les Ministres des affaires étrangères, de la guerre, de la marine et des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Bordeaux, le 6 novembre 1914.

R. POINCARE.

* * *

Décret du 11 mars 1915 portant édiction des mesures prises en conformité de la déclaration du 1er mars à l'encontre des marchandises allemandes d'origine, de destination ou de propriété.

Article 1er.

Toutes marchandises appartenant à des sujets de l'Empire d'Allemagne et ayant pris la mer postérieurement au 1er Mars 1915 seront arrêtées par les croiseurs de la République. Le territoire occupé par les forces armées allemandes est assimilé au territoire allemand.

Article 2.

Seront considérées comme marchandises venant d'Allemagne tous articles et marchandises de marque ou fabriqués en Allemagne, les produits du sol allemand ainsi que tous les articles et marchandises de quelque nature que

ce soit dont le lieu d'expédition directe ou par voie de transit est en territoire allemand. Toutefois la présente disposition ne s'appliquera pas aux articles et marchandises qu'un national d'un Pays neutre justifiera avoir fait entrer de bonne foi en Pays neutre avant le 1er Mars 1915 ou dont il justifiera avoir la propriété régulière et de bonne foi antérieurement au 1er Mars 1915.

Article 3.

Seront considérées comme marchandises expédiées sur l'Allemagne tous articles et marchandises de quelque nature que ce soit expédiées directement ou par voie de transit sur l'Allemagne ou sur un pays voisin de l'Allemagne lorsque les documents qui accompagnent lesdits articles ou marchandises ne fournissent par la preuve d'une destination finale et sincère en Pays neutre.

Article 4.

Les navires neutres à bord desquels seront trouvées les marchandises visées à l'article 1er seront déroutés sur un port français ou allié. Lorsque le navire sera conduit dans un port français, les marchandises seront débarquées s'il n'est statué autrement à leur égard comme il est dit ci-après.

Le navire sera ensuite laissé libre. Les marchandises qui auront été reconnues appartenir à des sujets allemands seront mises sous sequestre ou vendues, pour le prix en être déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations jusqu'à la signature de la paix pour le compte de qui de droit. Les marchandises appartenant à des neutres et venant d'Allemagne seront laissées à la disposition des propriétaires neutres pour être renvoyées à leur port de départ dans le délai qui sera fixé. Passé ce délai les dites marchandises seront sujettes à réquisition ou vendues pour le compte et aux frais et risques des propriétaires.

Les marchandises appartenant à des neutres et expédiées sur l'Allemagne seront laissées à la disposition des propriétaires neutres pour être renvoyées à leur port de départ soit dirigées sur tel autre port français, allié ou neutre qui sera autorisé. Dans l'un et l'autre cas un délai sera fixé passé lequel les marchandises seront sujettes à réquisition ou vendues pour le compte, aux frais et risques du propriétaire.

Article 5.

Exceptionnellement, sur la proposition du Ministre des Affaires Etrangères et sur un avis conforme du Ministre de la Guerre, le Ministre de la Marine pourra accorder des autorisations de passer soit à une cargaison déterminée, soit à une certaine catégorie spéciale de marchandises à destination ou en provenance d'un Pays neutre déterminé.

Toute marchandise venant d'Allemagne ne pourra bénéficier d'une autori-

sation de passer que si elle a été embarquée en port neutre après y avoir acquitté les droits de douane du Pays neutre.

Article 6.

Le présent décret ne porte pas atteinte aux dispositions édictées au regard des marchandises déclarées contrebande de guerre absolue ou conditionnelle.

Article 7.

La question de savoir si la marchandise déroutée est une marchandise appartenant à des sujets allemands ou venant d'Allemagne ou expédiée sur l'Allemagne est portée devant le Conseil des Prises statuant comme il est dit ci-après.

Dans les deux jours de l'arrivée du navire dérouté, les papiers de bord et autres documents justifiant le déroutement sont envoyés par le Service des Prises du port et sous le couvert du Ministre de la Marine au Commissaire du Gouvernement près le Conseil des Prises qui en saisit d'urgence le Président dudit Conseil.—

Le Président convoque le Conseil qui statue sur pièces dans la huitaine de l'enregistrement du dossier au Conseil. Nonobstant ledit délai il appartiendra toujours audit Conseil d'ordonner les mesures d'instructions qui lui paraîtraient nécessaires et d'accorder s'il y a lieu aux parties qui le demanderaient les délais suffisants pour faire valoir leurs droits.

La décision du Conseil des Prises est transmise au Ministre de la Marine chargé d'en assurer l'exécution.

* * *

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre de France.

La Haye, le 19 mars 1915.

Monsieur le Ministre,

Sous la date du premier de ce mois Votre Excellence a bien voulu me faire part d'une déclaration de Son Gouvernement exposant que, par suite de l'état de choses créé pour la France et la Grande Bretagne par la déclaration du Gouvernement allemand du 4 février dernier, le Gouvernement de la République de concert avec celui de la Grande Bretagne est contraint de recourir à des mesures de représaille en vue d'empêcher les marchandises de toute nature de pénétrer en Allemagne ou d'en sortir. En conséquence ces Gouver-

nements se considèrent comme libres d'arrêter et de conduire dans leurs ports les navires portant des marchandises présumées de destination, propriété ou provenance ennemies. Ces navires et ces cargaisons ne seront point confisquées à moins qu'ils ne soient sujets à être condamnées pour d'autres motifs.

Le 16 de ce mois Votre Excellence a bien voulu me communiquer le texte du décret contenant les mesures annoncées dans la déclaration précitée.

En réponse à ces communications j'ai l'honneur d'appeler l'attention de Votre Excellence sur ce qui suit.

Le Gouvernement de la Reine ne porte point de jugement sur la question de savoir si les mesures de guerre prises par les belligérants pour se nuire de part et d'autre sont justifiées ou non. Toutefois il incombe aux Pays-Bas en qualité de puissance neutre dans le conflit actuel de s'élever contre ces mesures en tant qu'elles dérogent aux principes établis concernant les droits des neutres.

Dès le début de la guerre le Gouvernement de la Reine, en vue du maintien de ses droits de puissance neutre et, à un haut degré, dans l'intérêt de la cause commune du Droit International, a protesté contre toute atteinte portée par les puissances belligérantes aux droits des neutres. Son attitude ne saurait être différente en face de la présente mesure en ce qu'elle méconnaît le grand principe de la Déclaration de Paris de 1856, d'après lequel la propriété privée neutre ou ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre, est inviolable sous pavillon neutre.

Contrairement à ce principe le décret du Gouvernement de la République statue que la marine française usera de contrainte au regard non seulement de toute propriété privée ennemie, qu'elle ait ou non le caractère de contrebande de guerre, mais aussi de la propriété neutre au cas où elle serait présumée de destination ou même de provenance ennemie.

Les dispositions du décret font entrevoir des atténuations dans le traitement de la propriété neutre, sans toutefois préciser les règles qui seront suivies pour sauvegarder les intérêts de la navigation et du commerce.

Votre Excellence a bien voulu, avant la publication du décret, me donner à entendre qu'il serait tenu compte dans une large mesure des intérêts des Pays-Bas et de leurs possessions d'outre-mer.

Cependant quelque modérée que puisse être l'application du décret, le Gouvernement Néerlandais ne peut passer sous silence la grave atteinte que ce décret porte à une règle fondamentale du Droit des Gens, établie et sanctionnée par toutes les puissances depuis plus d'un demi-siècle.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

* * *

Décret du 23 octobre 1915.

Rapport au Président de la République.

Paris, le 23 octobre 1915.

Monsieur le Président,

Parmi les règles de droit international maritime formulées par la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, non ratifiée mais actuellement rendue applicable durant la présente guerre, sous réserve de certaines additions et modifications, par le décret du 6 novembre 1914, la règle inscrite dans l'article 57 de cette déclaration établit une présomption absolue du caractère neutre ou ennemi des navires d'après le pavillon que ce navire a le droit de porter.

L'expérience a démontré qu'une règle aussi stricte était pratiquement susceptible de conduire à des solutions inexactes. Il se peut que des navires aient été pour des motifs d'ordre commercial, pendant la paix, régulièrement enregistrés sous un pavillon devenu ennemi par suite de la guerre, et qu'en réalité les intérêts dans la propriété de ces navires appartiennent à des personnes ressortissant à un pays tiers, neutre ou allié. Inversement, des navires enregistrés sous pavillon neutre peuvent en réalité représenter des intérêts ennemis.

Les associations de capitaux, sous forme de sociétés, rendent notamment ces combinaisons facilement réalisables, grâce à la personnalité propre, légalement capable de propriété, et à la nationalité que le droit reconnaît aux sociétés, indépendamment de la personnalité et de la nationalité des individus qui y sont intéressés.

Un des buts que le belligérant peut légitimement poursuivre sur mer, d'après le droit des gens, est d'annihiler par la capture la marine marchande ennemie. Si en s'attaquant à des intérêts neutres représentés par un navire enregistré sous pavillon ennemi le belligérant s'écarte du but ci-dessus rappelé et peut se voir accuser de porter atteinte à la liberté du commerce neutre, son droit d'action légitime est directement lésé par l'usage d'un enregistrement sous pavillon neutre couvrant des intérêts ennemis d'une protection que rien ne justifie.

Si ces considérations, qui ont également frappé nos alliés, vous paraissent fondées, nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-après.

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,

René Viviani.

Le ministre de la marine,

Victor Augagneur.

Décret.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre des affaires étrangères, et du ministre de la marine,

Vu le décret du 6 novembre 1914,

Décrète:

Article 1er. — La disposition de l'article 57, alinéa 1er, de la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, relative à la guerre maritime, sera, durant la guerre actuelle, appliquée, sous réserve de la modification ci-après, savoir:

„S'il est établi que les intérêts dans la propriété d'un navire, battant pavillon ennemi, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays neutre ou allié, ou, réciproquement, que les intérêts dans la propriété d'un navire battant pavillon neutre ou allié, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi, le navire sera en conséquence réputé neutre, allié ou ennemi."

Art. 2. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, et le ministre de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 octobre 1915.

R. Poincaré.

Par le Président de la République:

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,

René Viviani.

Le ministre de la marine,

Victor Augagneur.

* * *

Note du Ministre des Pays-Bas à Paris au Gouvernement de la République.

Par un décret du 23 octobre dernier le Gouvernement Français a décrété que la disposition de l'article 57, alinéa 1er, de la Déclaration de Londres, signée le 26 février 1909, relative à la guerre maritime, sera durant la guerre actuelle appliquée sous réserve de la modification suivante: „S'il est établi que les intérêts dans la propriété d'un navire, battant pavillon ennemi, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays neutre ou allié ou, réciproquement,

que les intérêts dans la propriété d'un navire battant pavillon neutre ou allié, appartiennent en fait à des nationaux d'un pays ennemi ou à des personnes résidant en pays ennemi, le navire sera en conséquence réputé neutre, allié ou ennemi.''

La portée de ce décret a été expliquée par une lettre adressée par le Président du Conseil au Président de la République et contresignée par le Ministre de la Marine. Il appert de cette lettre que le décret vise spécialement les navires battant pavillon neutre mais qui sont la propriété d'associations de capitaux sous forme de sociétés dont les intérêts seraient ennemis. Cette lettre laisse donc entrevoir la possibilité d'une saisie et d'une confiscation par une Cour des prises d'un navire battant pavillon neutre avec autorisation de l'état neutre, appartenant à des sociétés ou des raisons sociales établies dans le pays neutre, mais dont une partie des actionnaires seraient sujets d'un état ennemi de la France.

Pour la justification de ce procédé la lettre ne contient que le passage suivant: ,,Un des buts que le belligérant peut légitimement poursuivre sur mer, d'après le droit des gens, est d'annihiler par la capture la marine marchande ennemie''. Elle ajoute que ,,son droit d'action légitime est directement lésé par l'usage d'un enregistrement sous pavillon neutre couvrant des intérêts ennemis d'une protection que rien ne justifie.''

Le décret appelle de la part du Gouvernement de la Reine les observations suivantes:

Un des principes les mieux établis du droit international et de la coutume universelle des nations est celui-ci: que la nationalité d'un navire est déterminée, non seulement en temps de paix mais aussi en temps de guerre, par le pavillon qu'il a le droit d'arborer d'après la loi nationale de ce pavillon. Ce principe est à la base de la Déclaration de Paris. Il se retrouve dans nombre de traités de commerce (e.a. dans un traité conclu entre les Pays-Bas et l'Angleterre). Son maintien rigoureux dans les relations entre des pays vivant en paix entre eux est fondé sur le respect dû au pavillon, symbole de la souveraineté d'un état indépendant. Un usage immémorial sanctionné par des traités innombrables a établi que la lettre de mer accordée à un navire par un état souverain mérite une foi absolue, le place sous la protection de cet état et impose aux autres états le devoir de le respecter. Si encore dans le cas d'un transfert de pavillon pendant ou en prévision d'une guerre il est admissible que ce principe souffre des exceptions, tel ne peut jamais être le cas pour des lettres de mer accordées en temps de paix. La lettre de mer est l'acte souverain qui confère au navire une personnalité propre, le place sous l'égide de l'état dont cette lettre émane et le soumet à ses lois. Les autres états ne sauraient sans toucher aux droits souverains de cet état faire dépendre de conditions quelconques le respect qu'ils doivent à son pavillon. Le principe de la nationalité du navire s'élève au-dessus de considérations concernant le droit de propriété. Cette propriété n'entre pas en jeu pour déterminer la place que le navire occupe comme sujet du droit international.

Le navire qui est en possession d'une lettre de mer régulière accordée par un état neutre ne saurait donc être dérouté hors les cas d'assistance hostile, de transport de contrebande ou de violation de blocus. Le pavillon couvre le navire d'une façon absolue car il en symbolise la personnalité juridique dans les relations maritimes des états.

Le Gouvernement de la Reine doit appeler l'attention du Gouvernement de la République sur les effets regrettables que l'ébranlement d'un principe aussi incontesté du droit des gens que celui de la détermination de la nationalité d'un navire par le pavillon qu'il est en droit d'arborer doit avoir pour le développement des relations régulières et pour la confiance réciproque des états amis. Une anarchie absolue ne tardera pas à régner sur les mers si le principe du pavillon comme criterium de la nationalité n'est pas maintenu en toute rigueur.

Le Gouvernement Français se déclare prêt à reconnaître les intérêts neutres dans des navires naviguant sous pavillon ennemi. Cette assurance manque de valeur réelle pour les intérêts neutres pour la simple raison que le Gouvernement Français énonce ce principe à une époque où le nombre des navires ennemis naviguant dans les parages où la marine française exerce le droit de visite est devenu absolument nul.

En se basant sur les considérations qui précèdent le Gouvernement de la Reine se voit obligé de protester contre la mesure décrétée par le Gouvernement de la République comme étant contraire au droit des gens et à l'équité.

Paris, le 3 décembre 1915.

* * *

Décret du 12 avril 1916.

Rapport au Président de la République.

Paris, le 12 avril 1916.

Monsieur le Président,

Le décret du 6 novembre 1914 a prescrit, avec diverses additions et modifications, l'application, pendant la présente guerre, des règles de droit international maritime formulées par la déclaration signée à Londres le 26 février 1909.

Après entente avec nos alliés, il a paru nécessaire de mieux préciser que les marchandises constituant par leur nature soit de la contrebande absolue, soit de la contrebande conditionnelle sont sujettes à capture par le seul fait de leur destination hostile, directe ou indirecte, manifeste ou cachée.

D'autre part, l'expérience a prouvé qu'en matière de blocus la règle formulée dans l'article 19 de la déclaration de Londres et mettant à l'abri de la

saisie les navires transportant vers un port non bloqué des chargements à destination d'un port bloqué, aboutissait à autoriser le trafic indirect des ports bloqués et à rendre ainsi le blocus pratiquement sans effet. L'application de cet article ne se justifie donc pas.

C'est dans ces conditions que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-après.

Nous vous prions, monsieur le Président, d'agréer l'hommage de notre profond respect.

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
ARISTIDE BRIAND.

Le ministre de la guerre,
ROQUES

Le ministre de la marine,
LACAZE.

Le ministre des colonies,
GASTON DOUMERGUE.

Décret.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre des affaires étrangères; des ministres de la guerre, de la marine et des colonies,

Vu le décret du 6 novembre 1914,

Décrète:

Article 1er. Aux dispositions du décret du 6 novembre 1914 sont ajoutées les additions et modifications ci-après, apportées aux règles inscrites dans la déclaration signée à Londres le 26 février 1909, relativement au droit de la guerre navale:

I. La règle, formulée, relativement à la preuve de destination ennemie des articles de contrebande absolue, dans l'article 31 de la déclaration de Londres, est complétée ainsi qu'il suit:

„La destination prévue à l'article 30 est présumée, sauf preuve contraire:

1°. Lorsque la marchandise est consignée dans un port neutre ou ennemi à ou pour un agent de l'Etat ennemi; il en est de même si la marchandise est consignée à ou pour une personne ayant, au cours de la présente guerre, expédié des articles de contrebande en pays ennemi ou occupé par l'ennemi;

2°. Lorsque la marchandise, chargée sur un navire à destination d'un port neutre de l'Europe, est consignée à ordre ou lorsque les papiers de bord n'indiquent pas le consignataire ou encore s'ils indiquent un consignataire dans pays ennemi ou occupé par l'ennemi."

II. L'article 19 de la déclaration de Londres cesse d'être applicable et aucun navire ni aucun chargement ne seront exempts de capture pour violation

de blocus par le seul motif qu'ils seraient, au moment de la visite, en route pour un port non bloqué.

Article 2. Le paragraphe 4 de l'article 1er du décret du 6 novembre 1914 est complété comme il suit:

,,Il en est de même si la marchandise est consignée à ou pour une personne qui, au cours de la présente guerre, a expédié des articles de contrabande en pays ennemi ou occupé par l'ennemi.''

Art. 3. Le président du conseil, ministre des affaires étrangères; les ministres de la guerre, de la marine et des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 12 avril 1916.

R. Poincaré.

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères.

Aristide Briand.

Le ministre de la guerre,

Roques.

Le ministre de la marine,

Lacaze.

Le ministre des colonies,

Gaston Doumergue.

Italie.

Comme conséquence de la participation de l'Italie à la guerre européenne, le Gouvernement Italien édicta le 3 juin 1915 un décret relatif à la mise en vigueur des dispositions de la Déclaration de Londres.

Une traduction française du décret reçue du Gouvernement Italien suit ci-dessous.

Décret du 3 juin 1915.

Article 1.

Pendant l'actuel état de guerre seront adoptées et mises en vigueur par le Gouvernement Royal les dispositions de la Déclaration signée à Londres le 26 février 1909, à l'exception des articles 22, 24 et 28, en tenant compte des modifications contenues dans les articles suivants:

Article 2.

Le navire neutre qui d'après les papiers de bord est destiné à un port neutre,

mais qui se dirige à un port ennemi malgré la destination marquée dans les papiers de bord, est sujet à capture et confiscation, s'il est arrêté avant la fin de son voyage de retour.

Article 3.

La destination indiquée dans l'article 33 de la Déclaration de Londres sera considérée comme réelle (en tenant compte des présomptions prévues par l'article 34) si les marchandises sont consignées à un agent appartenant à un Etat ennemi.

Article 4.

Malgré les dispositions de l'article 35 de la Déclaration de Londres, la contrebande conditionnelle sera sujette à capture à bord d'un navire se rendant à un port neutre, si les papiers de bord ne mentionnent pas le consignataire de ces marchandises, ou s'ils démontrent que ce consignataire se trouve en territoire ennemi ou occupé par l'ennemi.

Article 5.

Dans les cas indiqués à l'article précédent il est à la charge des propriétaires des marchandises de démontrer que la destination de ces dernières était innocente.

Article 6.

S'il est à la connaissance du Gouvernement Royal qu'un Gouvernement ennemi approvisionne ses forces armées par l'entremise ou à travers le territoire d'un pays neutre, les ministres des affaires étrangères et de la marine pourront décider, après s'être mis d'accord, que l'article 35 de la Convention de Londres ne soit pas appliqué pour ce qui concerne les navires qui se dirigent à l'un des ports de ce pays.

Cette disposition sera publiée dans le *Journal Officiel* et restera en vigueur jusqu'à ce qu'elle ne soit abrogée par une nouvelle décision prise dans les mêmes conditions.

Pendant tout le temps où cette disposition restera en vigueur, tout navire transportant de la contrebande de guerre conditionnelle vers un port de ce pays sera sujet à capture.

* * *

Les principales divergences d'avec la Déclaration de Londres se trouvent dans les articles 4 et 6 du décret.

L'article 4 du décret italien est à peu de chose près identique au paragraphe III de la division 1 de l',,Order in Council'' britannique du 29 octobre 1914, sauf l'absence de la disposition que l'on rencontre bien dans le para-

graphe III visé ci-dessus, suivant laquelle la contrebande conditionnelle à bord d'un navire neutre destinée à un port neutre est exposée à la saisie, si les marchandises sont consignées à ordre.

Pour le reste l'article donne lieu aux mêmes observations que le paragraphe susnommé de l',,Order in Council''.

L'article 6 du décret italien est ,,mutatis mutandis'' absolument identique à la division 2 de l',,Order in Council'' du 29 octobre 1914, et est par conséquent, pour la raison donnée ci-dessus, également contraire au Droit des Gens.

Le Gouvernement Néerlandais a protesté auprès du Gouvernement Italien contre les dispositions des articles 4 et 6 du décret italien.

Allemagne.

Les dispositions du droit maritime international édictées par l'Allemagne au début de la guerre étaient en tous points conformes à celles de la Déclaration de Londres. Les listes des articles de contrebande absolue et conditionnelle concordaient également en tous points avec celles de cette Déclaration.

L'Allemagne, après avoir déjà en octobre 1914 ajouté quelques articles à la liste de contrebande conditionnelle, porta le 23 novembre 1914 sur cette liste toutes les sortes de bois nature ou travaillé, en particulier le bois fendu, scié, raboté, ou bouveté. Le Gouvernement Allemand fit savoir à l'occasion de la déclaration de contrebande conditionnelle du bois que la marine allemande avait reçu l'ordre de laisser passer librement tout navire à destination d'un port neutre muni d'une déclaration du gouvernement de l'Etat dont il bat le pavillon, dûment légalisée par un représentant diplomatique allemand et portant garantie de ce gouvernement neutre que le navire en question se rend réellement au port neutre indiqué et y déchargera sa cargaison.

A la suite de cette communication le Gouvernement Néerlandais attira l'attention du Gouvernement Allemand sur ce que la déclaration exigée était inutile, puisque la ,,Prisenordnung'' allemande déclare une arrestation inadmissible aussitôt que le lieu de destination et de déchargement, d'après les documents de bord, est un port neutre. Le Gouvernement Néerlandais ajouta qu'il ne pouvait donner la garantie exigée, telle garantie n'ayant point de fondement dans le droit international, et qu'au surplus en des cas analogues il n'en avait jamais délivré.

En conséquence de ce qui précède le Gouvernement Néerlandais fit encore

observer qu'il ne saurait reconnaître ni la validité d'arrestations de navires néerlandais ayant des chargements de bois à destination d'un port néerlandais ou d'un autre port neutre d'autant moins si les documents de bord démontraient que la destination du bois était un port neutre, ni la validité de saisies de chargements de bois à destination de ports néerlandais, et qui se trouveraient à bord de navires neutres autres que néerlandais, en route pour des ports néerlandais.

Comme le Gouvernement Suédois a obtenu en mars 1915 du Gouvernement Allemand que l'Allemagne n'entravera plus l'exportation de ces sortes de bois, qui antérieurement à la déclaration du 23 novembre 1914 n'étaient pas considérées par cet Etat comme contrebande conditionnelle, les difficultés pour les Pays-Bas d'obtenir du bois suédois se sont aplanies.

* * *

Le 18 avril 1915, le Gouvernement Allemand apportait à la „Prisenordnung" une modification, par laquelle d'une part la situation des navires chargés de contrebande conditionnelle était notablement aggravée, et d'autre part la liste des articles de contrebande conditionnelle recevait une grande extension et était étendue à toutes sortes d'articles tombant sous la liste dite libre de la Déclaration de Londres.

Les articles 32, 33 et 35 de la „Prisenordnung" furent rédigés comme suit:

Articles de la „Prisenordnung" modifiés le 18 avril 1915.

32. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen, sofern auch die Bedingungen der Nr. 35 erfülltt sind, der Beschlagnahme (s. 43), wenn bewiesen wird, dasz sie für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind, es sei denn, dasz im letzteren Falle nach Ausweis der Umstände diese Gegenstände tatsächlich nicht für den derzeitigen Krieg benutzt werden können.

Gold und Silber, geprägt oder in Barren, sowie Papiergeld ist indessen stets als für den Krieg verwendbar anzusehen.

Verwaltungen, die (wie z. B. lokale und städtische) nicht unmittelbar von der Zentralgewalt abhängen, sind nicht als Verwaltungsbehörden des Staates zu betrachten.

33. Sofern die Umstände dem nicht widersprechen, ist die in Ziffer 32 bezeichnete feindliche Bestimming anzunehmen:

a) wenn die Sendung an eine feindliche Behörde oder den Agenten einer solchen oder an einen Händler, von dem feststeht, dasz er Gegenstände der fraglichen Art oder Erzeugnisse aus ihnen der Streitmacht oder den Verwaltungsstellen des feindlichen Staates liefert, gerichtet ist;

b) wenn die Sendung an Order oder an einen aus den Schiffspapieren nicht ersichtlichen Empfänger oder an eine Person, die sich im feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiet aufhält, gerichtet ist;

c) wenn die Sendung nach einem befestigten Platze des Feindes oder nach einem Platze, der der feindlichen Streitmacht als Operations- oder Versorgungsbasis dient, bestimmt ist.

Kauffahrteischiffe selbst sind nicht schon um deswillen als für die feindliche Streitmacht oder für Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt anzusehen, weil sie sich auf der Fahrt nach einem der zu *c.* bezeichneten Plätze befinden.

35. Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen der Beschlagnahme nur auf einem Schiffe, das sich auf der Fahrt nach dem feindlichen oder vom Feinden besetzten Gebiet oder zur feindlichen Streitmacht befindet und das diese Gegenstände nicht in einem neutralen Zwischenhafen ausladen soll, d. h. in einem Hafen, den das Schiff vor dem Erreichen jenes Zieles anzulaufen hat.

Die Einschränkung des Abs. 1 findet keine Anwendung:

a) wenn die Voraussetzungen der Ziffer 33*b* vorliegen, oder

b) wenn das Schiff nach einem neutralen Lande bestimmt ist, von dem feststeht, dasz die feindliche Regierung von dort Gegenstände der fraglichen Art bezieht.

* * *

Les dispositions des articles 33 et 35 modifiés empiètent de la même façon sur les droits des neutres que celles de l',,Order in council'' britannique du 29 octobre 1914 et celles du Décret français du 6 novembre 1914. La protestation du Gouvernement Néerlandais contre les articles 33 et 35 de la ,,Prisenordnung'' allemande fut par conséquent identique à celle dirigée contre les dispositions analogues de l' ,,Order in Council'' et du décret français.

Le Gouvernement Néerlandais, lors de sa protestation à propos des dispositions modifiées de la ,,Prisenordnung'' allemande, a exprimé la déception que lui causait la proclamation de l'Allemagne déclarant un grand nombre d'articles de la liste dite libre de la Déclaration de Londres comme étant de la contrebande de guerre.

Le Gouvernement Allemand n'a pas édicté de dispositions semblables à celles de l',,Order in Council'' britannique ou du décret français du 11 mars 1915 concernant les entraves apportées au transport par des navires neutres de toute marchandise, contrebande ou non, propriété de l'ennemi, qui en est originaire ou lui est destinée.

L'attitude du Gouvernement Néerlandais à propos de la destruction du

Medea, du *Maria*, de *l'Elsina Helena* et du *Berkelstroom* est plus loin dans ce recueil l'objet de commentaires détaillés.

Le Gouvernement Néerlandais a protesté contre l'arrestation et la déroute sur Zeebrugge du *Batavier V* et du *Zaanstroom* de la même façon qu'il l'a fait auprès des Gouvernements Français et Britannique pour la saisie de navires néerlandais dirigés sur les ports respectifs de ces pays.

INDEMNISATION POUR ARRESTATION ILLÉGALE DE NAVIRES NÉERLANDAIS.

Au début de la guerre le Gouvernement Néerlandais a demandé quelles autorités en Angleterre et en France étaient compétentes pour connaître des actions de dommages et intérêts pour la perte de temps et d'argent, conséquence de la saisie de navires néerlandais.

Dans cet ordre d'idées les hypothèses suivantes se posent:

1°. Le navire est déféré à une cour de prises;

2°. La cargaison est déférée à une cour de prises, mais le navire est relaxé;

3°. Navire et cargaison sont relaxés.

De l'enquête instituée il résulta que les cours des prises britanniques étaient compétentes dans toutes les trois hypothèses.

L'action doit être formée contre les ,,captors'' c'est-à-dire, contre le commandant et l'équipage du navire de guerre qui arrêta le navire neutre et le dérouta sur un port britannique, l'Etat britannique ne pouvant être cité en justice par des étrangers.

La question de savoir si l'Angleterre est tenue de rembourser les frais du navire arrêté doit être appréciée d'après la règle qui dit: ,,in order to exempt a ,,captor from cost and damage in case of restitution, there must have been ,,some circumstances connected with the ship or cargo affording reasonable ,,ground for belief that one or both, or some part of the cargo, may prove ,,upon further inquiry to be lawful prize.''

En France, le conseil des prises a uniquement compétence pour connaître des contestations relatives à la validité ou à l'invalidité des prises ainsi que des contestations qui y sont relatives. Le conseil des prises n'a pas compétence pour statuer sur une demande de dommages-intérêts à cause de perte de temps et d'argent occasionnée par la saisie et la déroute du navire, présentée comme demande principale.

Si le navire et la cargaison après leur déroute sont relaxés et si l'affaire ne relève pas du conseil des prises, le ministre de la marine est compétent pour statuer sur les demandes d'indemnité à raison de la saisie et la déroute. Sa décision peut être frappée d'appel devant le conseil d'Etat.

Les autorités françaises ont exigé des propriétaires néerlandais le paiement des frais de déchargement, de magasinage et de rechargement des marchandises saisies ainsi que de leur expédition des ports français sur les Pays-Bas. La relaxation n'avait lieu qu'après paiement de ces frais.

Le Gouvernement Français fit savoir à ce sujet qu'il n'examinerait pas une demande de restitution des frais portés au compte des propriétaires néerlandais, si les marchandises avaient été à juste titre considérées comme suspectes et si la destination innocente n'avait pu être prouvée que postérieurement à la capture. Il remarqua que les propriétaires devaient porter eux-mêmes les conséquences car ils avaient négligé les précautions nécessaires à l'expédition des marchandises pour une destination innocente.

A l'occasion de cette communication, le Ministre de S. M. la Reine à Paris reçut mission de porter à la connaissance du Gouvernement Français:

que les saisies dont des sujets néerlandais avaient eu à se plaindre concernaient presque exclusivement des articles dits de contrebande conditionnelle;

que déjà le seul fait que ces marchandises se trouvaient à bord d'un navire neutre faisant route vers un port neutre devrait suffire pour les rendre exemptes de capture;

qu'en particulier dans les cas suivants la saisie avait été non-justifiée:

1°. en ce qui concerne les marchandises, qui avaient été arrêtées et déchargées comme contrebande de guerre quoique ne l'étant pas au moment de leur saisie;

2°. en ce qui concerne les marchandises qui étaient, il est vrai, contrebande de guerre au moment de leur saisie, mais qui ne se trouvaient pas sur la liste des marchandises de contrebande au moment où le navire qui les transportait quittait le port de leur chargement;

3°. en ce qui concerne les articles de contrebande conditionelle adressées à une maison de commerce aux Pays-Bas;

4°. en ce qui concerne les articles de contrebande conditionelle consignées à ordre qui, d'après les papiers de bord, devaient être déchargées dans un port néerlandais sans qu'il y avait aucune indication que les marchandises étaient destinées aux forces armées ou aux administrations de l'Etat ennemi;

que nommément dans les cas prévus sous les nos. 1 et 2, il n'y a pas lieu

de distinguer si le connaissement était à ordre ou indiquait le nom du destinataire;

qu'en ce qui concerne les marchandises consignées à des maisons néerlandaises et en route pour les Pays-Bas, leur saisie ne saurait être justifiée par la simple présomption que ces marchandises pourraient quitter le pays par une transaction ultérieure du commerçant néerlandais avec une maison en territoire ennemi;

qu'il ne peut s'agir de contrebande que si les marchandises sont destinées directement au pays ennemi et que même alors il faudrait pour justifier la saisie d'articles de contrebande conditionelle qu'il y eût des indications de leur destination aux forces armées ou aux administrations de l'Etat ennemi;

que l'usage de connaissements à ordre est général et qu'en particulier l'expédition par les entreprises de culture dans les Colonies de produits coloniaux à leurs comptoirs dans les Pays-Bas au moyen de ces connaissements est usuel, et ne peut donner lieu à aucun soupçon justifié de destination ennemie;

qu'enfin dans tous les cas énumérés ci-dessus les propriétaires des marchandises auraient droit à une indemnisation complète pour la perte de leurs propriétés et que, à plus forte raison, les frais divers de déchargement, emmagasinement, rechargement et expédition sur les Pays-Bas des marchandises relaxées non-confisquées devraient être restitués.

En ce qui concerne l'Allemagne il est apparu dans la pratique que les conseils des prises allemands sont compétents pour connaître de toutes les actions pour perte de temps et frais occasionnés par la saisie de navires.

SAISIE DE LA MALLE-POSTE À BORD DE NAVIRES NÉERLANDAIS.

Lorsque le Gouvernement Néerlandais eut appris que les sacs postaux se trouvant à bord de différents navires néerlandais avaient été saisis par les autorités britanniques, il a aussitôt fait protester avec énergie contre cette façon d'agir par l'entremise du Ministre de la Reine à Londres. Il s'autorisait des dispositions de la Convention XI de La Haye de 1907 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

Le Gouvernement Britannique allégua en réponse à la protestation néerlandaise que la saisie de la malle-poste à bord des navires néerlandais n'était

pas contraire à la susdite Convention, attendu que la saisie avait toujours eu lieu en dedans les eaux territoriales britanniques. D'après le Gouvernement Britannique la Convention ne s'appliquerait pas à ces eaux territoriales. Par conséquent les navires qui y entraient, étaient soumis d'une façon pleine et entière à l'exercice de la souveraineté britannique.

Sont reproduites ci-dessous d'abord la note du 18 décembre 1915 adressée au Gouvernement Britannique et dans laquelle le Gouvernement Néerlandais déposa sa protestation contre la saisie des sacs de dépêches, et ensuite la note du 12 janvier 1916 adressée par le Gouvernement Néerlandais au Gouvernement Britannique à l'occasion de la réponse faite par ce dernier à la protestation néerlandaise.

Note.

Sous la date du 5 décembre dernier la Légation Royale des Pays-Bas a protesté d'ordre du Gouvernement Néerlandais auprès du Gouvernement Britannique contre la saisie de vingt et un sacs de dépêches à bord du vapeur néerlandais *Titan*, effectuée par les autorités britanniques en rade de Deal, le 19 novembre dernier.

Depuis lors les faits suivants sont venus à la connaissance du Gouvernement Néerlandais.

Lorsque le vapeur néerlandais *Noordam* de la Ligne Hollande—Amérique se trouvait, le 5 décembre, mouillé en rade de Deal, en route vers New-York, les autorités Britanniques en enlevèrent quatre sacs de dépêches, provenant de Berlin.

Le 7 de ce mois le vapeur néerlandais *Frisia* du Lloyd Royal Néerlandais arriva, au retour de l'Amérique du Sud, en rade de Deal où dans la nuit du 8 au 9 décembre un bateau de police britannique en enleva — nonobstant la protestation du capitaine — deux cent quatre sacs de dépêches, en remettant au capitaine un reçu dont copie est jointe à la présente.

Enfin les autorités britanniques à Falmouth enlevèrent le 13 ou 14 de ce mois du vapeur *Rotterdam* de la Ligne Hollande—Amérique trente-neuf sacs de dépêches dont dix-huit provenant de Constantinople, dix de Sofia et onze de Berlin.

L'article 1 de la XIième Convention de La Haye, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, porte que la correspondance postale des neutres ou des belligérants, quel que soit son caractère officiel ou privé, trouvée en mer sur un navire neutre ou ennemi, est inviolable. Cette Convention a été signée et ratifiée par la Grande-Bretagne. En procédant à la saisie de malles à bord de navires néerlandais les autorités britanniques ont commis une violation flagrante de l'article cité.

Le Gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre ces infractions à l'inviolabilité de la correspondance postale, qui sont regrettables au plus haut degré pour la cause commune du Droit des Gens et du respect des traités non moins que nuisibles aux intérêts légitimes des Pays-Bas.

Le Gouvernement de la Reine aime à espérer que le Gouvernement Britannique reconnaîtra le bien-fondé de sa protestation, qu'il préviendra une répétition de ces faits et qu'il restituera dans le plus bref délai possible les sacs de dépêches enlevés des navires précités.

La Haye, le 18 décembre 1915.

* * *

Réponse du Gouvernement Néerlandais à la note du Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères de Grande Bretagne du 29 décembre 1915 N°. 195924/T concernant le principe de l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer.

Le Gouvernement Néerlandais a pris connaissance de la note adressée par Monsieur le Secrétaire d'Etat pour les relations extérieures au Ministre des Pays-Bas à Londres sous la date du 29 décembre.

Il résulte de cette note que, dans l'opinion du Gouvernement Britannique, la saisie de la malle-poste transportée à bord de navires neutres ne constitue pas une violation de la XIième Convention de La Haye, relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

Le Gouvernement de la Reine ne saurait, pour les raisons suivantes, partager cette opinion.

La Convention de La Haye garantit l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer. Il n'y est pas fait d'exception pour le cas où un navire transportant la malle-poste touche à un port belligérant ou passe par les eaux territoriales d'une nation belligérante.

De plus le traité veille explicitement à ce que les belligérants ne se prévalent d'aucun subterfuge pour éluder le principe. Dans ce but il prescrit qu'en cas de saisie d'un navire transportant de la correspondance postale, le capteur est tenu ,,d'expédier la malle avec le moins de retard possible'' (article 1er de la Convention). Il appert des actes de la Deuxième Conférence de la Paix, Tome III, page 861, que le capteur n'est pas autorisé à examiner la correspondance. En effet, il y est dit que l'inviolabilité devrait être absolue à l'égard de la correspondance même, quelle que fût la nationalité du navire qui la porte, et que les belligérants n'auraient pas le droit, en cas de saisie d'un paquebot-poste, de desceller, dans un but de contrôle, les sacs qui contiennent les lettres.

La stipulation que le droit de visite ne peut s'exercer à l'égard des paquebots-poste (nonobstant que ceux-ci soient soumis au droit de capture sur mer par opposition à la poste elle-même) ,,qu'en cas de nécessité'' et encore ,,avec

tous les ménagements et toute la célérité possibles" (article 2 de la Convention) prouve aussi que la Convention tend à exclure dans la mesure la plus large toute ingérence des belligérants dans le transport de la malle-poste sur mer.

La saisie de la malle-poste à bord de navires néerlandais et de la malle à destination des Pays-Bas à bord d'un navire norvégien a eu lieu, soit dans un port britannique auquel ils touchaient, soit dans les eaux territoriales britanniques. Dans aucun de ces cas la malle n'était destinée à être confiée à l'administration des Postes britanniques comme le prévoit l'article 4 de la convention postale universelle du 26 mai 1906, c'est-à-dire en vue d'un transport en transit, transport auquel ne s'applique pas le régime de l'inviolabilité. Il s'agissait donc bien du transport de la malle sur mer visé par la convention.

Ce qui précède prouve que d'après la conception moderne du Droit des Gens le fait qu'un paquebot-poste neutre fait escale dans un port belligérant ne justifie point la saisie de la correspondance postale, trouvée à bord, dans le but de la censurer.

Quant à la capture de la malle-poste dans les eaux territoriales britaniques dans les parages dits „The Downs", c'est-à-dire dans l'étroit passage donnant accès à la manche où la Grande Bretagne a barré la pleine mer sur toute sa largeur par un champ de mines et où par conséquent elle contraint la navigation de traverser les eaux territoriales au lieu de rester dans la mer libre, il saute aux yeux que, au point de vue juridique, cette contrainte du navire, suivie de la saisie de la correspondance postale trouvée à bord, ne diffère pas virtuellement de la contrainte opérée sous forme de saisie de cette correspondance en pleine mer et qui est expressément interdite par la convention.

Dans un mémorandum, adressé en date du 23 septembre dernier aux Légations des Pays neutres à Londres au sujet du transport de colis-postaux — dont l'inviolabilité n'est pas garantie par la Convention — le Foreign Office a déclaré en toutes lettres que les privilèges de la malle-poste, *qui est sous la protection de la Convention de La Haye*, continueraient à être soigneusement observés.

Il est à noter que le Gouvernement Britannique a fait cette déclaration quoique plus d'une des puissances belligérantes n'eût pas signé ou ratifié la Convention. Le Gouvernement Néerlandais ne peut donc croire que la Grande Bretagne allèguerait à présent qu'elle n'est pas liée par la Convention pour la raison qu'un de ses adversaires ne l'avait pas ratifiée et que, strictement parlant, aux termes de l'article 9, la Convention n'est applicable que si *tous* les belligérants y sont parties.

Déjà le 27 novembre dernier le Ministre de Grande Bretagne à La Haye, d'ordre de son Gouvernement, fit entrevoir au Ministre des Affaires Etrangères Néerlandais que le Gouvernement Britannique, malgré l'inviolabilité de la correspondance postale sur mer et l'assurance qu'il avait donnée de la respecter, pourrait se trouver obligé de procéder à la saisie de la malle-poste

trouvée en mer à bord de navires neutres. Le Ministre exprima à Sir ALAN JOHNSTONE son vif étonnement de ce que le Gouvernement Britannique envisageât la possibilité de pareille mesure que ce Gouvernement lui-même considérait comme étant contraire au Droit des Gens tel qu'il l'avait observé jusqu'alors; il ajouta que le cas échéant le Gouvernement de la Reine ne manquerait pas de protester énergiquement. Pour les raisons exposées ci-dessus le Gouvernement Néerlandais estime que le cas prévu alors se présente actuellement vu qu'il est indifférent que la saisie ait lieu en pleine mer ou seulement dans les eaux territoriales.

La note de Sir EDWARD GREY dit enfin que la saisie de la correspondance postale à bord de navires à destination ou en provenance de ports neutres a pour but d'éviter que les mesures de blocus prises contre l'ennemi ne soient déjouées. Or, le Gouvernement Néerlandais n'a jamais été avisé par le Gouvernement Britanique de l'institution d'un blocus des côtes ennemies. Il va sans dire que la situation créée par „l'Ordre du Conseil" du 11 mars ne constitue pas un blocus au point de vue du Droit des Gens tel qu'il fut défini une fois pour toutes par la Déclaration de Paris de 1856. D'ailleurs, même en admettant qu'il y ait blocus des côtes ennemies, il est incontestable que ce régime ne s'applique en aucun cas à des ports neutres et que par conséquent un belligérant n'a pas le droit de saisir de ce chef la correspondance postale à destination ou en provenance de ports neutres.

La Haye, le 12 janvier 1916.

* * *

Le 1er avril 1916 les Ministres de Grande Bretagne et de France ont, au nom de leurs Gouvernements, remis au Gouvernement Néerlandais un Mémorandum relatif aux faits en question. Ce Mémorandum est également reproduit ci-dessous.

Des considérations y sont consacrées également à la saisie des colis-postaux. C'est pourquoi, pour autant que nécessité, il est à noter que ces considérations ne sont pas la réplique faite à un exposé adressé de la part du Gouvernement Néerlandais aux Gouvernements Alliés.

Le Gouvernement Néerlandais n'est en effet pas d'avis que la poste des colis partage l'inviolabilité garantie par la Convention de La Haye à la malle-poste transportée sur mer. Aissi n'a-t-il protesté contre la saisie des colis-postaux que lorsque celle-ci était opérée en violation des règles du Droit des Gens positif sur le chapitre de la compétence des belligérants à l'égard des marchandises transportées sur mer à bord de vaisseaux neutres.

Il ne paraît nullement douteux au Gouvernement Néerlandais que le terme

,,correspondance postale'' comprend dans la Convention de La Haye les envois d'effets de commerce, de coupons et autres papiers-valeurs. Les belligérants ne les peuvent saisir sous aucun prétexte et le Gouvernement Néerlandais demande donc la restitution des envois de ce genre arrêtés par les autorités britanniques.

Mémorandum.

Le traitement de la correspondance postale transportée par mer a été, au cours de la présente guerre, l'objet de diverses incertitudes, a donné lieu à des confusions et provoqué parfois des critiques que, dans l'intérêt des relations internationales et du commerce neutre, les Gouvernements alliés croient utiles de dissiper.

Les services postaux ont toujours eu et ont avant tout pour objet la réception, le transport et la distribution des correspondances écrites ou lettres missives. Peu à peu, on a eu recours aux mêmes services pour envoyer des documents imprimés, puis des échantillons, des valeurs, et enfin, sous le nom de ,,colis postaux'', presque toutes espèces de marchandises, satisfaisant seulement à certaines conditions de poids, de volume et d'emballage.

On sait également que, moyennant l'apposition de timbres d'affranchissement, toute enveloppe fermée, quels que soient son contenu, son poids ou son volume, peut être expédiée par la poste et est traitée, par les administrations postales, comme une lettre.

La répercussion de la guerre sur cet état de choses donne lieu aux observations suivantes:

Lors de la deuxième Conférence de La Haye, en 1907, le Gouvernement Impérial allemand a exposé que la télégraphie offrant aux belligérants des moyens de communication autrement rapides et sûrs que la poste, il n'y avait plus d'intérêt à considérer, comme autrefois, les correspondances postales comme pouvant constituer des articles de contrebande par analogie et à en troubler l'expédition par des saisies et confiscations. Mises en confiance par une proposition apparemment si pacifique, les autres Puissances ont adopté cette manière de voir. L'article 1er de la Convention No. 11 de La Haye, 1907, stipule, comme on le sait, que dorénavant la correspondance postale est ,,inviolable'' sur mer.

Une première observation doit être faite à l'égard des ,,colis postaux''.

L'expédition d'une marchandise par ,,colis postal'' est un mode d'expédition et de transport analogue aux expéditions et transports par lettres de voiture ou connaissements, avec cette différence que le transport est entrepris par le service des postes qui parfois, d'ailleurs, comme en France, le rétrocède à des transporteurs ordinaires.

A aucun égard de semblables ,,colis'' ne constituent des ,,lettres'', des ,,correspondances'' ou des ,,dépêches'', et il est clair que rien ne les soustrait à l'exercice des droits de police, de contrôle, visite et éventuellement saisie, qui appartiennent aux belligérants en haute mer vis-à-vis de toutes cargaisons.

Cela a été constaté notamment par une communication du ,,Post Office Department'' des Etats-Unis adressée le 8 avril, 1915, aux autorités françaises et transmettant une déclaration conforme du commandant du bâtiment de la marine Impériale allemande ,,Prinz Eitel Friedrich'', relativement aux colis postaux embarqués à bord du paquebot français ,,Floride'', capturé par ce croiseur (voir Annexe 1).

Les Gouvernements alliés ont également adopté cette manière de voir, qui, dans leur opinion, est entièrement fondée en droit et que les faits justifient surabondamment.

Entre autres nombreux exemples, il suffira de citer: 1,302 colis postaux, contenant ensemble 437,51 kilog. de caoutchouc pour Hambourg (vapeurs ,,Tijuca'', ,,Bahia'', ,,Jaguaribe'', ,,Maranhao'', ,,Acre'', ,,Olinda'', ,,Para'', ,,Brazil''), ou encore soixante-neuf colis postaux, contenant 400 revolvers pour l'Allemagne viâ Amsterdam (vapeur ,,Gelria'').

En ce qui concerne les expéditions de lettres, plis, enveloppes ou autres, confiées aux services postaux et communément contenues dans les sacs postaux des Administrations postales des pays où l'expédition est faite, les Gouvernements alliés appellent l'attention des Gouvernements neutres sur les considérations suivantes:

Du 31 décembre, 1914, au 31 décembre, 1915, les autorités navales, allemandes ou austro-hongroises ont détruit, sans semonce, ni visites préalables, treize paquebots postaux (voir Annexe 2), avec les sacs postaux se trouvant à bord, en provenance ou à destination des pays neutres ou alliés, sans plus se soucier de l'inviolabilité des dépêches et correspondances qu'ils contenaient, que de la vie des personnes inoffensives embarquées à bord de ces paquebots.

Il n'est pas à la connaissance des Gouvernements alliés qu'aucune protestation, en ce qui concerne la correspondance postale, ait jamais été adressée aux Gouvernements Impériaux.

Aux dates des 11, 17 et 18 août, 1915, les paquebots postaux neutres ,,Iris'' (norvégien), ,,Haakon VII'' (norvégien), ,,Germania'' (suédois), ont, en haute mer, vu saisir à leur bord par les autorités navales allemandes les sacs postaux de toutes provenances et destinations; les lettres et correspondances ont été censurées par les autorités militaires allemandes, ainsi qu'en justifie la photographie ci-annexée à titre d'exemple (Annexe 3).

Les Gouvernements alliés croient savoir que, par la suite, le Gouvernement Impérial allemand, tout en faisant connaître son intention de ne plus pratiquer ces saisies, a déclaré que celles-ci étaient et seraient parfaitement justifiées à ses yeux. D'après le Gouvernement Impérial allemand, la Convention No. 11

de La Haye, 1907, n'ayant pas été ratifiée par toutes les Puissances actuellement belligérantes, serait sans application.

Enfin, plus récemment, le contrôle sur le territoire des Alliés de divers sacs postaux, embarqués sur des paquebots faisant escale dans certains ports dudit territoire, a révélé la présence dans les plis, enveloppes et envois postaux, d'articles de contrebande particulièrement recherchés par l'ennemi, savoir notamment: à bord du steamer ,,Tubantia'' arrivant en Europe, de 174½ livres de caoutchouc dont 101 livres de Para, qualité supérieure, et sept paquets de laines; à bord du steamer ,,Medan'', sept paquets de caoutchouc brut. Le même contrôle, exercé dans les mêmes conditions sur des sacs postaux quittant l'Europe et qu'à première vue on pouvait supposer ne contenir que des correspondances, a révélé dans lesdits sacs embarqués sur le seul paquebot ,,Zaandijk'' (hollandais) pas moins de 368 paquets de marchandises diverses.

La lettre suivante de la maison allemande G. Vogtman et Cie., de Hambourg, Glockengiesserwall, N°. 16, en date du 15 décembre, 1915, est particulièrement instructive:

(Traduction.)

,,Depuis un certain temps nous recevons régulièrement de Para des envois de caoutchouc brut et vous pourriez porter votre attention sur cette affaire. Les envois ont lieu comme 'échantillons sans valeur' recommandés, par chaque courrier environ 200 paquets, chacun contenant environ 320 grammes net de caoutchouc. La peine de faire les paquets et les frais élevés d'afffranchissement sont largement couverts par le haut prix qu'atteint ici la marchandise.''

On sait qu'au 15 décembre, 1915, le caoutchouc brut entièrement pris par l'Etat allemand valait environ 25 M. le kilogramme et, comme l'ajoutait le négociant hambourgeois, ,,ein guter Verdienst nicht ausgeschlossen ist.''

Le trafic hostile, privé de la maîtrise de la mer, en est ainsi venu à se dissimuler sous les plis postaux, pour faire passer toutes espèces de marchandises, voire même de la contrebande de guerre, en trompant apparemment la bonne foi des Administrations postales des Etats neutres.

Du point de vue légal, le droit des belligérants d'exercer en haute mer leur police et leur contrôle sur les navires et sur tout ce qui se trouve à leur bord, n'a jamais, à la connaissance des Gouvernements alliés, été l'objet d'exception, pas plus en ce qui concerne les sacs postaux qu'en ce qui concerne toute autre cargaison; bien plus, jusqu'en 1907, les lettres et dépêches étaient elles-memes sujettes à saisie et confiscation.

Par la Convention N°. 11 de La Haye et pour les motifs ci-dessus rappelés, les Puissances signataires ont renoncé à saisir ainsi les dépêches et déclaré la correspondance postale inviolable.

Cette inviolabilité n'a dérogé au droit commun qu'en ce qui concerne la ,,correspondance'', c'est-à-dire les dépêches ou ,,lettres missives'', parce que,

comme on l'a vu, on a pensé à tort ou à raison, que les belligérants ayant par le télégraphe de meilleurs moyens de correspondre, les correspondances par la poste étaient sans intérêt pour la guerre. Il en résulte, d'une part, que l'inviolabilité est sans application à toutes expéditions postales qui ne sont pas des ,,correspondances'', c'est-à-dire des ,,lettres missives''; et d'autre part, que ce serait donner à cette inviolabilité une portée qu'elle n'a pas, si on voulait y voir jusqu'à une exemption de tout contrôle des articles et objets expédiés par la poste fussent-ils de la contrebande de guerre.

Dans ces conditions, les Gouvernements alliés font savoir:

1. Que, au point de vue de leur droit de visite, et éventuellement d'arrêt et de saisie, les marchandises expédiées sous forme de colis postaux n'ont pas à être et ne seront pas traitées autrement que les marchandises expédiées sous toute autre forme;

2. Que l'inviolabilité des correspondances postales, stipulée par la Convention No. 11 de La Haye, 1907, ne porte nullement atteinte au droit des Gouvernements alliés de visiter et s'il y a lieu d'arrêter et saisir les marchandises qui sont dissimulées dans les plis, enveloppes, ou lettres contenus dans les sacs postaux;

3. Que, fidèles à leurs engagements et respectueux de la ,,correspondance'' véritable, les Gouvernements alliés continueront, pour le moment, à s'abstenir sur mer de saisir et confisquer ces correspondances, lettres ou dépêches, et qu'ils en assureront la transmission la plus rapide possible, dès que la sincérité de leur caractère est reconnue.

Annexe I.

Post Office Department, Second Assistant
Postmaster-General, Washington:
Division of Foreign Mails.

Le 8 avril, 1915.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le croiseur auxiliaire allemand ,,Prinz Eitel Friedrich'' a remis au postmaster de Newport-News, Virginia, le 12 mars, 144 sacs de correspondances pour des destinations de l'Amérique du Sud, et qui avaient été transbordées du steamer français ,,Floride'' sur ledit croiseur avant qu'il coula ce steamer. Ces dépêches, qui paraissaient intactes, ont été expédiées au bureau de New-York, d'où elles ont été dirigées sur leur destination dans le même état et à la première occasion.

En remettant aux fonctionnaires de Newport-News les dépêches ci-dessus, le commandant du ,,Prinz Eitel Friedrich'' déclara que les colis postaux à bord du steamer ,,Floride'' avaient été considérées comme marchandises et non pas comme correspondances; c'est pourquoi il ne les a pas fait débarquer du ,,Floride'' comme les autres objets postaux, mais laissé couler avec le

steamer, basant ainsi son action sur la Déclaration de Londres, suivant laquelle les colis sont des marchandises et non des correspondances.

Je vous informe, en outre, que le bureau de New-York a avisé de ces faits le bureau de Bordeaux au moyen d'un bulletin de vérification.

Annexe II.

Malles postales détruites par les Ennemis du 31 décembre, 1914, au 31 décembre, 1915.

Nom du navire.	Tonnage.	Dates.	Navire ennemi.	Observations.
1. Highland Brae . . .	7,634	31 déc., 1914	Kaiser Wilhelm .	Malle et colis postaux de Buenos-Ayres, Santiago, et Montevideo.
2. Tokomaru .	6,084	30 jan., 1915	Torpillé par un sous-marin allemand	Colis et imprimés de Nouvelle-Zélande.
3. Aguila . .	2,114	27 mars, 1915	Idem	Malle pour Madère et Canaries.
4. Falaba . .	4,806	28 mars, 1915	Idem	Malle et colis postaux pour Ouest africain.
5. Lusitania .	30,396	6 mai, 1915	Idem	Malle postale des États-Unis.
6. Candidate .	5,858	7 mai, 1915	Idem	Colis postaux pour la Jamaïque.
7. Arabic . .	15,801	19 août, 1915	Idem	Malle postale pour les États-Unis, Canada, & c.
8. Hesperian .	10,920	4 sept., 1915	Idem	Malle postale et colis postaux pour les Etats-Unis et Canada.
9. Silver Ash.	3,753	6 oct., 1915	?	Malle des bâtiments de Sa Majesté britannique.
10. Linkmoor .	4,306	20 sept., 1915	?	Idem.
11. Persia . .	7,974	29 déc., 1915	Torpillé	Malle et colis postaux pour l'Orient.
12. Ville de la Ciotat (fr.).	6,390	24 déc., 1915	Coulé par un sous-marin allemand	Malle d'Extrême-Orient.
13. Author . .	3,496	?	?	Malle d'Afrique.

* * *

Le Gouvernement Néerlandais a adressé en date du 11 avril 1916 des notes aux Gouvernements Britannique et Français à l'occasion du Mémorandum susmentionné. Le texte de ces notes est reproduit ci-dessous.

Note du Gouvernement Néerlandais au Gouvernement Britannique, en date du 11 avril 1916.

Par une note en date du 18 décembre 1915 le Gouvernement Néerlandais a protesté contre les saisies de sacs de dépêches effectuées par les autorités britanniques à bord de navires néerlandais.

Dans sa note du 29 décembre 1915, n°. 195924/T. le Gouvernement Britannique a répondu que les saisies dont il s'agit n'étaient pas contraires aux stipulations de la Convention XI de La Haye de 1907, vu que le principe de l'inviolabilité accordée par cette convention à la correspondance transportée sur mer ne s'appliquait pas à la malle-poste à bord de navires qui passaient par les eaux territoriales d'un pays belligérant.

Dans sa réplique en date du 12 janvier 1916 le Gouvernement Néerlandais a exposé que la Convention en garantissant l'inviolabilité de la correspondance postale transportée sur mer ne faisait pas d'exception pour le transport par les eaux territoriales d'un pays belligérant ou pour l'entrée dans un de ses ports. Le Gouvernement Néerlandais a ajouté que pour ce qui était des saisies dans les parages dits ,,The Downs'' celles-ci étaient d'autant moins justifiables que c'était par la contrainte de la Grande-Bretagne que les navires passant par la Manche devaient traverser ces parages.

Le Gouvernement Britannique a, malgré la protestation du Gouvernement de la Reine, continué à saisir des sacs de dépêches transportés sur mer à bord de navires néerlandais, qui faisaient escale dans des ports britanniques ou prenaient leur route par la Manche.

Le 1er avril 1916 M. le Ministre de Grande-Bretagne à La Haye, d'ordre de Son Gouvernement, a remis au Ministre des Affaires Etrangères un Mémorandum, dans lequel les Gouvernements Alliés exposent les raisons qui les ont portés à se départir de la ligne de conduite suivie auparavant à l'égard de la malle-poste transporté sur mer. Ce Mémorandum fait observer en premier lieu que les colis postaux ne constituent à aucun égard des ,,lettres'', des ,,correspondances'' ou des ,,dépêches'', et que rien ne les soustrait à l'exercice des droits qui appartiennent aux belligérants en haute mer vis-à-vis de toutes cargaisons. En ce qui concerne la correspondance postale le Mémorandum fait ressortir que le contrôle de divers sacs postaux transportés sur des paquebots faisant escale dans certains ports du territoire des Alliés, a révélé la présence dans les plis, enveloppes et envois postaux, d'articles de contrebande particulièrement recherchés par l'ennemi, tandis que le même contrôle a révélé dans les sacs embarqués sur le seul paquebot ,,Zaandijk'' quittant l'Europe 368 paquets de marchandises diverses. Les Gouvernements Alliés sont d'avis que la Convention XI de La Haye de 1907 garantit l'inviolabilité

seulement de la ,,correspondance postale'' proprement dite, et que par conséquent les belligérants sont en droit de visiter et s'il y a lieu d'arrêter et saisir les marchandises qui sont dissimulées dans les plis, enveloppes, ou lettres contenus dans les sacs postaux. Ils continueront, d'ailleurs, pour le moment, à s'abstenir sur mer de saisir et confisquer ces correspondances, lettres ou dépêches, dont ils assureront la transmission la plus rapide possible, dès que la sincérité de leur caractère est reconnue.

Le Mémorandum des Gouvernements Alliés donne lieu aux observations suivantes:

En ce qui concerne les colis postaux le Gouvernement Néerlandais n'a jamais réclamé les prérogatives que la Convention de 1907 octroie à la correspondance postale. Aussi n'a-t-il protesté contre la saisie de colis postaux à bord de navires néerlandais que lorsque cette saisie s'effectuait contrairement aux prescriptions du droit des gens relatives aux facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres.

Quant à la correspondance postale le Gouvernement de la Reine croit utile de rappeler sa note du 12 janvier dernier. Dans cette note il a démontré que la Convention XI de 1907 a pour but d'assurer à la correspondance postale transportée sur mer une inviolabilité *absolue*, d'exclure toute ingérence des belligérants dans le transport de cette correspondance, et de prévenir que les sacs postaux soient descellés dans un but de contrôle. En 1907 tout aussi bien qu'à l'heurre actuelle il était possible d'expédier par la poste, moyennant l'apposition de timbres d'affranchissement, des échantillons ou des marchandises et par conséquent, en cas de guerre, même des articles de contrabande. Cette circonstance n'a pas empêché la deuxième Conférence de la Paix de proclamer l'inviolabilité dont il s'agit sans aucune réserve et sans aucune restriction.

Si l'usage de la poste ordinaire pour l'expédition d'articles de contrebande est à un certain degré contraire aux intérêts de quelques-uns des belligérants, il ne s'ensuit pas que de ce chef ceux-ci soient libres d'ignorer entièrement un principe qu'ils s'étaient engagés par traité à respecter.

Du reste en soumettant la malle-poste transportée par mer à la censure le Gouvernement Britannique n'avait pas à dessein de réprimer le commerce de contrebande. La découverte d'envois de cette nature n'a été qu'une des conséquences fortuites de la saisie de la malle-poste, dont le but évident était de prendre connaissance de la correspondance-même.

Le Mémorandum cite treize cas de paquebots postaux neutres coulés par les forces allemandes ou austro-hongroises et relève que dans aucun de ces cas une protestation en ce qui concerne la correspondance postale n'a été adressée aux Gouvernements Impériaux. Il est à noter toutefois que dans chacun de ces cas la perte des sacs postaux n'était pas la conséquence d'une atteinte à l'inviolabilité de la correspondance postale, mais d'un acte de guerre entraî-

nant la destruction entière du navire et partant celle des sacs postaux qui se trouvaient être à bord.

Si l'Allemagne a déclaré justifiées certaines saisies de correspondance postale qu'elle avait opérées, tout en faisant connaître son intention de ne plus les pratiquer, cette circonstance ne peut, aux yeux du Gouvernement Néerlandais, être sérieusement invoquée pour justifier les saisies similaires opérées par le Gouvernement Britannique.

La IIième Conférence de la Paix a reconnu le principe de l'inviolabilité de la correspondance postale transportée par mer parce que tant d'intérêts privés et commerciaux reposent sur le service régulier de la correspondance qu'il est indispensable de mettre ce service à l'abri des perturbations de la guerre maritime.

Or l'état de choses créé par l'ingérence des autorités britanniques est précisément celui que la Conférence a voulu exclure. A l'heure qu'il est le service postal entre les Pays-Bas et les pays d'outre-mer, voire même les Colonies Néerlandaises, est devenu incertain. Les grands retards que subit la transmission des lettres sont en eux-mêmes très préjudiciables aux intérêts commerciaux et privés des expéditeurs de ces envois non moins qu'aux destinataires. En outre il n'existe aucune certitude quant à la durée du transport de lettres ni quant aux navires par lesquels ce transport s'effectue après la saisie. Dans ces circonstances les compagnies d'assurances refusent de contracter des assurances relatives à des valeurs expédiées par la poste maritime. Souvent la malle-poste saisie est réexpédiée sur un navire britannique, ce qui l'expose sans aucune nécessité à des dangers qu'on a précisément et à bon droit voulu éviter en la confiant aux navires néerlandais. Il est d'ailleurs absolument incertain si les envois sont réexpédiés à leur destination par les autorités britanniques. Celles-ci retiennent des lettres sans qu'aucun avis n'en parvienne à l'expéditeur ou au destinataire, ou bien elles les acheminent après en avoir soustrait le contenu. Dans ce dernier cas les ayants-droit restent dans l'ignorance la plus complète du sort réservé à leur propriété saisie.

Les autorités britanniques ne se contentent pas de saisir de cette manière des articles de contrebande; elles ont également saisi nombre de lettres qui ne contenaient absolument pas de contrebande, notamment des lettres destinées à l'Amérique et à d'autres pays d'outre-mer.

A ce propos le Gouvernement de la Reine doit relever une série de faits absolument injustifiables et d'un caractère particulièrement vexatoire que la Grande Bretagne pratique depuis quelque temps, mais que le Mémorandum passe sous silence, savoir la saisie de valeurs-papiers. Il n'est pas douteux que l'expression ,,correspondance postale'' comprend les plis recommandés ou avec valeur déclarée, contenant des titres de rente, des coupons, ou d'autres valeurs. Néanmoins les autorités britanniques ont ouvert pareils plis expédiés par les propriétaires néerlandais vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du

Sud, l'Espagne, le Portugal, le Japon; elles en ont *retiré* le contenu qu'elles n'ont *ni réexpédié au destinataire, ni même renvoyé à l'expéditeur.*

Aucune règle du droit des gens ne justifie la manière d'agir des autorités britanniques, qui non seulement est contraire aux prescriptions de la Convention XI de La Haye, mais constitue également une atteinte directe aux droits de propriété des sujets et banques néerlandais, qui avaient confié au service postal les valeurs dont il s'agit. En outre elle cause un préjudice des plus graves aux intérêts néerlandais en ce qu'elle a rendu impraticable toute expédition par la voie de la mer de valeurs-papiers appartenant à des ressortissants néerlandais.

Le Gouvernement Néerlandais s'était flatté que les documents et les valeurs que les autorités britanniques avaient enlevés de la correspondance postale seraient restitués dans un bref délai aux ayants-droit; il s'y attend encore et se réserve de réclamer pour ces derniers une indemnisation du chef des préjudices qu'ils ont soufferts à la suite des mesures illégales prises par les autorités britanniques.

Une liste complète des valeurs-papiers, de la saisie desquelles le Gouvernement Néerlandais a été informé et dont il demande la restitution, suivra sous peu.

La Haye, le 11 avril 1916.

* * *

Note du Gouvernement Néerlandais au Gouvernement de la République Française, en date du 11 avril 1916.

Le 1er avril 1916 le Ministre de France à La Haye, d'ordre de Son Gouvernement, a remis au Ministre des Affaires Etrangères un Mémorandum, portant la date du 15 février, dans lequel les Gouvernements Alliés exposent les raisons qui les ont portés à se départir de la ligne de conduite suivie auparavant à l'égard de la malle-poste transportée sur mer. Ce Mémorandum fait observer en premier lieu que les colis postaux ne constituent à aucun égard des ,,lettres'', des ,,correspondances'' ou des ,,dépêches'', et que rien ne les soustrait à l'exercice des droits qui appartiennent aux belligérants en haute mer vis-à-vis de toutes cargaisons. En ce qui concerne la correspondance postale le Mémorandum fait ressortir que le contrôle de divers sacs postaux transportés sur des paquebots faisant escale dans certains ports du territoire des Alliés, a révélé la présence dans les plis, enveloppes et envois postaux, d'articles de contrebande particulièrement recherchés par l'ennemi, tandis que le même contrôle a révélé dans les sacs embarqués sur le seul paquebot ,,Zaandijk'' quittant l'Europe 368 paquets de marchandises diverses. Les Gouvernements Alliés sont d'avis que la Convention XI de La Haye de 1907 garantit l'inviolabilité seulement de la ,,correspondance postale'' proprement

dite, et que par conséquent les belligérants sont en droit de visiter et s'il y a lieu d'arrêter et saisir les marchandises qui sont dissimulées dans les plis, enveloppes, ou lettres contenus dans les sacs postaux. Ils continueront, d'ailleurs, pour le moment, à s'abstenir sur mer de saisir et confisquer ces correspondances, lettres ou dépêches, dont ils assureront la transmission la plus rapide possible, dès que la sincérité de leur caractère est reconnue.

Le Mémorandum des Gouvernements Alliés donne lieu aux observations suivantes:

En ce qui concerne les colis postaux le Gouvernement Néerlandais n'a jamais réclamé les prérogatives que la Convention de 1907 octroie à la correspondance postale. Aussi n'a-t-il protesté contre la saisie de colis postaux à bord de navires néerlandais que lorsque cette saisie s'effectuait contrairement aux prescriptions du droit des gens relatives aux facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres.

Quant à la correspondance postale le Gouvernement de la Reine croit utile de rappeler que la Convention XI de 1907 a pour but d'assurer à la correspondance postale transportée sur mer une inviolabilité *absolue*, d'exclure toute ingérence des belligérants dans le transport de cette correspondance, et de prévenir que les sacs postaux soient descellés dans un but de contrôle. En 1907 tout aussi bien qu'à l'heure actuelle il était possible d'expédier par la poste, moyennant l'apposition de timbres d'affranchissement, des échantillons, ou des marchandises et par conséquent, en cas de guerre, même des articles de contrabande. Cette circonstance n'a pas empêché la deuxième Conférence de la Paix de proclamer l'inviolabilité dont il s'agit sans aucune réserve et sans aucune restriction.

Si l'usage de la poste ordinaire pour l'expédition d'articles de contrebande est à un certain degré contraire aux intérêts de quelques-uns des belligérants, il ne s'ensuit pas que de ce chef ceux-ci soient libres d'ignorer entièrement un principe qu'ils s'étaient engagés par traité à respecter.

Du reste, en soumettant la malle-poste transportée par mer à la censure le Gouvernement Britannique n'avait pas à dessein de réprimer le commerce de contrebande. La découverte d'envois de cette nature n'a été qu'une des conséquences fortuites de la saisie de la malle-poste, dont le but évident était de prendre connaissance de la correspondance-même.

Le Mémorandum cite treize cas de paquebots postaux neutres coulés par les forces allemandes ou austro-hongroises et relève que dans aucun de ces cas une protestation en ce qui concerne la correspondance postale n'a été adressée aux Gouvernements Impériaux. Il est à noter toutefois que dans chacun de ces cas la perte des sacs postaux n'était pas la conséquence d'une atteinte à l'inviolabilité de la correspondance postale, mais d'un acte de guerre entraî-

nant la destruction entière du navire et partant celle des sacs postaux qui se trouvaient être à bord.

Si l'Allemagne a déclaré justifiées certaines saisies de correspondance postale qu'elle avait opérées, tout en faisant connaître son intention de ne plus les pratiquer, cette circonstance ne peut, aux yeux du Gouvernement Néerlandais, être sérieusement invoquée pour justifier les saisies similaires opérées par le Gouvernement Britannique.

La IIième Conférence de la Paix a reconnu le principe de l'inviolabilité de la correspondance postale transportée par mer parce que tant d'intérêts privés et commerciaux reposent sur le service régulier de la correspondance qu'il est indispensable de mettre ce service à l'abri des perturbations de la guerre maritime.

Or l'état de choses créé par l'ingérence des autorités britanniques est précisément celui que le Conférence a voulu exclure. A l'heure qu'il est le service postal entre les Pays-Bas et les pays d'outre-mer, voire même les Colonies Néerlandaises, est devenu incertain. Les grands retards que subit la transmission des lettres sont en eux-mêmes très préjudiciables aux intérêts commerciaux et privés des expéditeurs de ces envois non moins qu'aux destinataires. En outre il n'existe aucune certitude quant à la durée du transport de lettres, ni quant aux navires par lesquels ce transport s'effectue après la saisie. Dans ces circonstances les compagnies d'assurances refusent de contracter des assurances relatives à des valeurs, expédiées par la poste maritime. Souvent la malle-poste saisie est réexpédiée sur un navire britannique, ce qui l'expose sans aucune nécessité à des dangers qu'on a précisément et à bon droit voulu éviter en la confiant aux navires néerlandais. Il est d'ailleurs absolument incertain si les envois sont réexpédiés à leur destination par les autorités britanniques. Celles-ci retiennent des lettres sans qu'aucun avis n'en parvienne à l'expéditeur ou au destinataire, ou bien elles les acheminent après en avoir soustrait le contenu. Dans ce dernier cas les ayants-droit restent dans l'ignorance la plus complète du sort réservé à leur propriété saisie.

Les autorités britanniques ne se contentent pas de saisir de cette manière des articles de contrebande; elles ont également saisi nombre de lettres qui ne contenaient absolument pas de contrebande, notamment des lettres destinées à l'Amérique et à d'autres pays d'outre-mer.

A ce propos le Gouvernement de la Reine doit relever une série de faits absolument injustifiables et d'un caractère particulièrement vexatoire que la Grande Bretagne pratique depuis quelque temps, mais que le Mémorandum passe sous silence, savoir la saisie de valeurs-papiers. Il n'est pas douteux que l'expression ,,correspondance postale'' comprend les plis recommandés ou avec valeur déclarée, contenant des titres de rente, des coupons, ou d'autres valeurs. Néanmoins les autorités britanniques ont ouvert pareils plis expédiés par les propriétaires néerlandais vers l'Amérique du Nord, l'Amérique du

Sud, l'Espagne, le Portugal, le Japon; elles en ont *retiré* le contenu qu'elles n'ont *ni réexpédié au destinataire, ni même renvoyé à l'expéditeur.*

Aucune règle du droit des gens ne justifie la manière d'agir des autorités britanniques, qui non seulement est contraire aux prescriptions de la Convention XI de La Haye, mais constitue également une atteinte directe aux droits de propriété des sujets et banques néerlandais, qui avaient confié au service postal les valeurs dont il s'agit. En outre elle cause un préjudice des plus graves aux intérêts néerlandais en ce qu'elle a rendu impraticable toute expédition par la voie de la mer de valeurs-papiers appartenant à des ressortissants néerlandais.

La Haye, le 11 avril 1916.

* * *

Dans les Notes relatives à la saisie par les autorités britanniques de la malle transportée sur mer que le Gouvernement Néerlandais a adressées respectivement aux Gouvernements Britannique et Français et qui sont reproduites ci-dessus, il a été formellement allégué que le Gouvernement Néerlandais n'avait jamais, à l'égard des colis-postaux transportés sur mer, revendiqué les privilèges que la Convention XI de 1907 reconnaît à la poste aux lettres; le Gouvernement Néerlandais fit remarquer qu'il n'avait protesté contre la saisie de colis-postaux à bord de navires néerlandais que lorsque cette saisie avait eu lieu en violation des règles du Droit des Gens concernant les facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres.

A l'occasion du fait que les autorités britanniques à plusieurs reprises avaient, en violation de ces règles, saisi des colis-postaux transportés à bord de navires néerlandais, le Ministre de Sa Majesté à Londres fut chargé de faire une communication à ce sujet au Gouvernement Britannique; la missive en date du 31 mars 1916, par laquelle le Ministre s'acquitta de cette mission, est reproduite ci-dessous.

Lettre du Ministre des Pays-Bas au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères à Londres.

Londres, le 31 mars 1916.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

En me référant aux notes antérieures que je me suis permis d'adresser à Votre Excellence au sujet de la saisie de sacs postaux et de colis postaux à bord de navires néerlandais, j'ai l'honneur, d'ordre de mon Gouvernement, de transmettre à Votre Excellence une nouvelle liste de navires néerlandais

dont, dans les derniers temps, les colis postaux et sacs postaux ont été enlevés par les autorités britanniques.

En transmettant la liste contenant les cas de saisie susmentionnés à Votre Excellence, j'ai été chargé par le Ministre des Affaires Etrangères à La Haye de profiter de cette occasion pour attirer l'attention du Gouvernement Britannique sur ce qui suit:

Le Gouvernement Néerlandais a pris connaissance de communications concernant des actions intentées par le Procureur-Général auprès de la Cour des Prises de Londres pour la confiscation de colis postaux saisis à bord de navires néerlandais. Des listes des colis postaux en question sont jointes à la présente.

Le Gouvernement Néerlandais ignore si ces données sont complètes. Ces données sont en outre pas suffisantes pour mettre le Gouvernement Néerlandais à même de se former une opinion si dans chaque cas spécial le motif, pour lequel le contenu des différents paquets a été porté devant la Cour des Prises, est correct. Il se réserve, par conséquent, son jugement au sujet de la légalité de la saisie de tous les paquets. Le Gouvernement Néerlandais ne peut s'empêcher néanmoins de faire remarquer qu'une action a été intentée au sujet de plusieurs paquets sans qu'elle était justifiée ni par le contenu, ni par la destination.

Il s'agit de faire observer en premier lieu que tous les paquets portés devant la Cour des Prises ont été saisis à bord de navires en route vers un port neutre. Pour cette raison seule déjà les paquets, qui ne contenaient pas de la contrebande absolue, doivent être rendus. Mais, outre cela, il n'existe au sujet de ces articles qui appartiennent à la catégorie de la contrebande conditionnelle aucune indication qu'ils étaient destinés aux forces militaires ou aux autorités d'un Etat avec lequel la Grande Bretagne est en guerre. Il est à noter sous ce rapport que des articles ont été portés devant la Cour des Prises qui étaient destinés à des particuliers aux Pays-Bas (quelques paquets enlevés du *Tubantia*). Egalement au sujet de paquets contenant de la contrebande absolue, toute indication fait défaut, qu'ils étaient réellement destinés à l'ennemi, surtout lorsqu'il s'agissait de paquets qui furent renvoyés à l'expéditeur aux Pays-Bas avec mention „indélivrable" (paquets enlevés des navires *Goentoer*, *Insulinde* et *Rembrandt)*.

D'aucune façon la saisie ne peut être justifiée d'articles qui ne sont pas de la contrebande. Des navires *Jan Pietersz. Coen*, *Goentoer*, *Tubantia*, *Rembrandt*, *Insulinde*, *Oranje* et *Tabanan* de pareils paquets furent enlevés destinés à des personnes aux Pays-Bas (parmi lesquels des paquets qui furent renvoyés comme indélivrables) ou en Allemagne. Du navire *Tambora* des paquets furent enlevés destinés aux Indes Néerlandaises.

Le Gouvernement Néerlandais insiste à ce que ces articles soient rendus, l'exposé qui précède démontrant que la saisie n'en est pas justifiée.

En m'acquittant etc.

(*signé*) R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

* * *

Le Gouvernement Britannique répondit à cet exposé dans une missive en date du 18 avril dernier. Il faisait remarquer que si les considérations du Gouvernement Néerlandais avaient trait en particulier aux colis-postaux et aux lettres, il devait faire observer qu'il ne pouvait, suivant le Mémorandum remis entre les mains du Gouvernement Néerlandais le 1er avril, reconnaître au contenu des sacs-postaux aucun traitement privilégié hormis ce qui concerne la véritable poste-aux-lettres.

Par contre, si les considérations du Gouvernement Néerlandais avaient trait en général à toutes les mesures prises à l'égard des chargements dont le transport est effectué à bord de navires neutres à destination de ports neutres, le Gouvernement Britannique renvoyait aux prescriptions de ,,l'Order in Council'' du 11 mars 1915 et ceci en se référant à la correspondance échangée avec les Etats-Unis d'Amérique, où la manière d'exécuter cet ,,Order'' était, de l'avis du Gouvernement Britannique, développé explicitement.

Ensuite il faisait part que les différentes saisies étaient basées sur leurs évidentes destination et origine ennemies et que la Cour des Prises avait maintenant à décider dans quelle mesure les autorités britanniques avaient agi légalement.

Le Gouvernement Britanniqne considérait ces agissements comme légaux et dès lors ne pouvait rendre les paquets saisis avant que la Cour des Prises n'eut rendu son arrêt.

En réponse le Ministre de Sa Majesté à Londres, conformément à ses instructions, adressa au Gouvernement Britannique une note en date du 16 juin 1916, dont le texte est reproduit ci-dessous.

Lettre du Ministre des Pays-Bas au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères à Londres.

Londres, le 16 juin 1916.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

La note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser en date du 18 avril n°. 62867/X a donné lieu à mon Gouvernement aux observations suivantes, que j'ai été chargé par le Jonkheer Loudon de porter à la connaissance de Votre Excellence.

La note précitée est inexacte pour autant qu'elle représente ma note du 31 mars dernier comme se rapportant à la saisie tant de la correspondance postale que des colis postaux, deux catégories que le Gouvernement Néerlandais a expressément voulu tenir séparées.

Le Gouvernement Néerlandais a fait ressortir dans sa note adressée au

Ministre de la Grande Bretagne, le 11 avril dernier, en réponse au Mémorandum des Gouvernements Alliés du 1 avril, explicitement qu'il ne réclame pas pour les colis postaux transportés sur mer les prérogatives que la Convention de La Haye n°. XI octroie à la correspondance postale. Il a fait observer qu'il n'avait protesté contre la saisie de colis postaux que lorsque cette saisie s'effectuait contrairement aux prescriptions du droit des gens relatives aux facultés des belligérants à l'égard de marchandises transportées sur mer à bord de navires neutres. Aussi, lorsqu'il signalait comme illégales différentes saisies de colis postaux à bord de navires neutres néerlandais, il s'est appuyé exclusivement sur plusieurs de ces prescriptions.

Le Gouvernement Britannique avance maintenant dans sa note du 18 avril que les saisies étaient faites en vertu de ,,evidence of either enemy destination or origin'' et que, en vertu de l'Order in Council du 11 mars 1915, toutes les marchandises provenant du ou destinées au territoire ennemi peuvent être saisies, qu'elles soient de la contrebande ou non.

Le Gouvernement Néerlandais se permet de faire observer à ce propos:

1. que le Gouvernement Britannique allègue ,,évidence de destination ou d'origine ennemie'' sans démontrer qu'il existait vraiment des raisons s'appuyant sur le droit des gens pour admettre telle évidence;

2. que le Gouvernement Néerlandais considère précisément l',,Order in Council'' du 11 mars 1915 contraire au droit des gens et ça pour les motifs exposés dans la note qu'il a adressée au Ministre de la Grande Bretagne le 19 mars 1915.

Le Gouvernement Britannique se réfère à la correspondance qu'il a échangée avec les Etats-Unis d'Amérique.

Le Gouvernement Néerlandais croit pouvoir s'abstenir de réfuter des arguments qui n'ont pas été produits vis-à-vis de lui mais vis-à-vis d'une tierce Puissance.

Quant à l'observation qu'il appartient maintenant au juge de prises de décider si la manière d'agir du Gouvernement Britannique est légale, le Gouvernement Néerlandais se permet de relever que, étant donnée la valeur relativement peu considérable de ce qui est expédié par colis postaux, les intéressés devront s'abstenir de faire les dépenses qu'emmènerait nècessairement une défense de leurs intérêts devant la Cour des Prises. De plus on ne saurait s'attendre à une prompte solution des procès soumis à la Cour des Prises. Dans ces conditions il parait discutable que le Gouvernement Britannique puisse voir dans le fait que la légalité des saisies est ,,sub judice'' une raison pour ne pas écouter les considérations du Gouvernement Néerlandais et pour persister dans ses pratiques.

En satisfaisant par la présente à mes instructions, je saisis cette occasion pour Vous offrir etc.

(*signé*) R. DE MAREES VAN SWINDEREN.

MINES ALLEMANDES SUR LES CÔTES ANGLAISES.

Le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin télégraphia le 8 août 1914 que suivant une communication du Gouvernement Allemand, celui-ci se verrait probablement obligé de poser des mines devant les bases d'opération des flottes ennemies, et devant les ports servant à l'embarquement ou au débarquement de troupes. Cette communication du Gouvernement Allemand n'a pas donné lieu à des objections de la part du Gouvernement Néerlandais attendu que la ligne de conduite y annoncée n'est pas contraire aux dispositions de la Convention de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact.

De même la communication du 12 février 1915 du Ministre d'Allemagne, que la marine allemande avait l'intention d'employer des mines dans toutes les parties du domaine des hostilités, n'a pas davantage donné lieu à des observations spéciales, puisque de cette communication ne découlait point l'intention du Gouvernement Allemand de ne plus se conformer aux dispositions de ladite Convention de 1907.

CHAMP DE MINES ALLEMAND À LA HAUTEUR DU DOGGERSBANK.

Certains faits ont donné occasion au Gouvernement Néerlandais de protester auprès du Gouvernement Allemand contre la pose de mines dans la mer du Nord à la hauteur du Doggersbank et du ,,Modderkanaal'' sans avis préalable au commerce et au Gouvernement Néerlandais.

La note verbale du 18 septembre 1915 qui a été transmise au Gouvernement Allemand par le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin suit ci-dessous.

Afin de prévenir dans la mesure du possible la perte de vies et de propriétés néerlandaises l'Inspecteur Général des Pêcheries a, dès que l'on fut en possession des premières données sur l'emplacement des mines, averti les intéressés.

Note Verbale.

A la fin du mois de mai et au commencement du mois de juin de nombreux chalutiers à vapeur néerlandais s'occupant de la pêche dans la Mer du

Nord ont rencontré ou repêché dans leurs filets des mines sousmarines dont la plupart furent trouvées dans les environs du 55ième degré de latitude Nord et du 4ième degré de longitude Est.

Dans deux cas on a pu constater que des mines repêchées dans ces parages étaient des mines allemandes.

Le matin du 5 juin dernier le bateau de pêche *J. T. Cremer* IJ. M. 120 se trouvait à 55 degrés 18 minutes de latitude Nord et 4 degrés 30 minutes de longitude Est. A six heures en relevant le filet on aperçut une mine piriforme peinte en noir et munie d'au moins quatre pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fila aussitôt la ligne de sorte que la mine disparut dans l'eau.

Le soir du 1 juin dernier le chalutier à vapeur *Holland I* IJ.M. 73 pêchait à 55 degrés 15 minutes de latitude Nord et 14 degrés de longitude Est. En relevant le filet on aperçut une mine peinte en noir avec les chiffres 2674 peints en rouge; la mine était munie d'un fil d'acier nouveau et reluisant, d'un second fil et de 5 pointes proéminentes d'une longueur d'environ deux décimètres. On fit descendre le filet et la mine disparut.

En outre quatre chalutiers néerlandais partis pour la pêche dans la Mer du Nord ne sont point revenus de leur voyage ce qui fait supposer qu'ils ont péri par suite de contact avec des mines. Cette supposition est confirmée par le fait que le *J. T. Cremer* IJ.M. 120 et le chalutier *Clivia* IJ.M. 125 ont tous les deux repêché le 2 juin dernier un cadavre; le cadavre trouvé par le IJ.M. 125 fut reconnu comme celui d'un chauffeur à bord du chalutier *Rijnland* IJ.M. 193, un des navires susmentionnés qui ne sont pas revenus de la pêche; il convient d'ajouter que le filet du *Holland I* IJ.M. 73 s'est accroché le 1 juin dernier à une épave, peu de temps après qu'il avait repêché la mine décrite ci-dessus.

Pendant la guerre actuelle beaucoup de mines sousmarines ont été jetées sur la côte néerlandaise. Ces mines furent détruites ou démontées après que, dans la mesure du possible, leur provenance eut été déterminée. Ainsi on a constaté que les mines munies de 5 pointes ou tuyaux d'une longueur d'environ deux décimètres sont toujours de provenance allemande; ces mines sont de structure piriforme, portent un numéro peint en rouge et sont munies de deux fils d'acier sortant de l'intérieur de la mine.

Il est donc certain que les mines trouvées par le IJ.M. 120 et par le IJ.M. 73 étaient des mines allemandes; et l'ensemble des faits susmentionnés permet de conclure à l'existance d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, posées par les autorités militaires allemandes dans les parages de la Mer du Nord indiqués plus haut.

D'après l'article 3 de la VIIIième Convention de la Haye la puissance qui emploie des mines automatiques de contact amarrées doit prendre toutes les précautions possibles pour la sécurité de la navigation pacifique. A cet effet l'article lui impose soit de surveiller les mines, soit de signaler aussitôt que les exigences militaires le permettront les régions dangereuses par un avis à

la navigation, avis qui devra aussi être communiqué aux Gouvernements par la voie diplomatique.

Néanmoins le Gouvernement Impérial Allemand n'a dès l'abord ni surveillé les mines dont il s'agit, ni averti la navigation de la façon prévue ci-dessus.

Un champ de mines dans ces parages constitue un danger des plus graves non seulement pour les chalutiers néerlandais exerçant la pêche dans la Mer du Nord, mais aussi pour les nombreux navires néerlandais se rendant à ou revenant de la pêche au hareng, ces navires traversant toujours les parages susindiqués.

En présence de ces faits le Gouvernement de la Reine se voit obligé de protester dans les termes les plus formels contre la façon d'agir des autorités navales allemandes attendu qu'elle entrave la pêche paisible, qu'elle a exposé les pêcheurs néerlandais à un danger grave et qu'elle a selon toute probabilité causé la mort de plusieurs d'entre eux.

La Haye, le 18 septembre 1915.

* * *

En réponse à cette note verbale le Gouvernement Allemand exprima ses regrets du fait que la sécurité de la pêche neutre des Néerlandais était compromise par les mesures des belligérants; toutefois, ajoutait-il, il n'était malheureusement pas possible d'éviter cet inconvénient. Quant à la question de principe le Gouvernement Allemand observait qu'il avait satisfait à la prescription de l'article 3 de la Convention VIII de La Haye de 1907, vu que la région où des mines allemandes avaient été trouvées faisait partie de la zone dans laquelle l'Allemagne avait déclaré, le 4 février 1915, vouloir user contre ses adversaires de tous les moyens et partant aussi de la pose de mines. De plus le Gouvernement Allemand observait que dans son Mémoire du 11 février 1915 il avait encore attiré l'attention spéciale des Etats neutres sur le danger des mines dans ladite zone de guerre. Il faisait valoir, en outre, que des intérêts militaires d'un caractère impérieux ne lui permettaient pas de désigner d'une manière plus précise les régions où des mines avaient été posées. Enfin le Gouvernement Allemand se prévalait d'une communication parue dans le journal néerlandais *De Telegraaf*, numéro du 5 mai 1915, au sujet de la pêche dans la Mer du Nord, d'après laquelle l'Inspecteur Général des Pêcheries aux Pays-Bas aurait averti les pêcheurs néerlandais contre le danger des mines à la hauteur du Doggersbank. Le Gouvernement Allemand ajoutait que les pêcheurs qui, allant à l'encontre dudit avertissement, avaient subi des dommages ne pouvaient s'en prendre qu'à eux-mêmes.

Conformément à ses instructions le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin a répondu aux observations du Gouvernement Allemand par la note verbale du 26 janvier 1916, dont le texte suit ci-desssous.

Note Verbale.

La Légation Royale des Pays-Bas a eu l'honneur de recevoir la note verbale du 31 octobre dernier, n°. III*a* 19816/162890, qui contenait la réponse du Département Impérial des Affaires Etrangères à la note verbale de la Légation du 21 septembre dernier, n°. 14620, concernant les dangers auxquels les pêcheurs néerlandais avaient été exposés par des mines allemandes dans certaines régions de la mer du Nord.

Le Département Impérial observe que l'état de choses actuel entraine nécessairement des inconvénients pour la pêche des neutres; il soutiens que le Gouvernement Allemand a par ses communications du 4 et du 11 février 1915 satisfait aux prescriptions de la VIIIème Convention de La Haye de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact et que des intérêts militaires d'un caractère impérieux ne permettaient pas de désigner d'une manière plus circonstanciée l'emplacement des mines posées; il fait valoir que, d'après le journal *De Telegraaf* l'Inspecteur-Général des Pêcheries aux Pays-Bas aurait déjà au commencement du mois de mai averti les pêcheurs néerlandais que la pêche dans les environs du ,,Doggersbank'' était dangereuse, de sorte que si les pêcheurs néerlandais se sont risqués dans les dits parages, la responsabilité des dommages qu'ils y ont subis n'incombe pas au Gouvernement Allemand.

D'ordre du Gouvernement de la Reine la Légation Royale a l'honneur de porter ce qui suit à la connaissance du Département Impérial:

Le Gouvernement de la Reine ne s'est pas plaint de ce que les pêcheurs néerlandais éprouvaient des inconvénients à la suite de l'état de guerre, mais il a protesté contre une violation du droit des gens qui a, selon toute probabilité, causé la mort de plusieurs pêcheurs néerlandais exerçant paisiblement, leur métier dans la mer libre.

Par son mémoire du 4 février 1915 le Gouvernement Allemand déclara zone militaire les eaux qui entourent la Grande Bretagne et l'Irlande, y compris la Manche. Dans une notice présentée au Gouvernement Néerlandais le 12 février 1915 et se rapportant à cette déclaration il annonça entre autres que la Marine Allemande se proposait de faire un usage abondant de mines sous-marines dans toutes les parties de cette zone.

En réponse à ces communications le Gouvernement de la Reine fit observer qu'il était contraire au droit des gens de déclarer zone militaire une région qui, par suite de sa vaste étendue, ne serait pas effectivement la sphère d'action immédiate des opérations de guerre. Il revendiqua son droit à la libre navigation dans les eaux visées par la déclaration du Gouvernement Impé-

rial. Il insista pour que les opérations de guerre allemandes n'affectassent pas la navigation neutre néerlandaise.

Dans l'opinion du Gouvernement Néerlandais, le Gouvernement Impérial ne peut donc se baser sur ses communications du 4 et du 12 février 1915 pour démontrer qu'il a satisfait aux prescriptions de l'article 3 de la Convention VIII de La Haye, relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact.

Si, par ces communications, le Gouvernement Allemand a voulu se réserver de poser des mines dans presque toute l'étendue de la mer du Nord sans signaler les endroits où se trouvent les champs de mines ni prendre des précautions pour la sécurité de la navigation pacifique, il a éludé les stipulations de l'article 3 au lieu de les observer.

Le Gouvernement de la Reine ne saurait admettre le bien-fondé d'une interprétation qui reviendrait à réduire à néant le sens évident de la Convention de 1907, au détriment des droits légitimes des neutres et des exigences de l'humanité. Il se flatte que sur réflexion le Gouvernement Impérial partagera cette manière de voir.

Le *Telegraaf* du 5 mai 1915, édition du soir, reproduisait le contenu de la circulaire de l'Inspecteur-Général des Pêcheries du 30 avril dernier, dont le n°. 7 appelait à nouveau l'attention des intéressés sur ce que la pêche dans les endroits indiqués sur la carte jointe à la circulaire était à considérer comme dangereuse.

Outre la partie de la mer du Nord s'étendant à quelque distance de la côte Allemande, la carte désignait les régions signalées par la Grande Bretagne comme dangereuse pour les bateaux-pêcheurs, c'est-à-dire la région comprise entre la côte orientale du Royaume Uni et le premier degré de longitude est pour ce qui concerne la partie de la mer située au nord de la latitude de cinquante quatre degrés trente minutes, et celle comprise entre la même côte et la longitude de deux degrés trente minutes est pour ce qui concerne la partie située au sud de ladite latitude, à l'exception de la partie située entre les latitudes de cinquante deux degrés quarante minutes et cinquante et un degrés cinquante quatre minutes, laquelle partie était désignée comme dangereuse jusqu'à la longitude de trois degrés. La carte n'indiquait donc pas comme dangereux les parages, où, à la fin du mois de mai et au commencement du mois de juin, ont eu lieu les événements mentionnés dans la note verbale de la Légation Royale du 21 septembre dernier.

Aussi le *Telegraaf* du 5 mai n'a-t-il pas non plus signalé ces parages comme dangereux; il a seulement dit, en décrivant très vaguement la ligne tracée sur la carte susvisée, que cette ligne partait d'au-dessus de Lerwick et allait vers le sud en passant devant ,,Peterhead, Aberdeen, Middlesborough, Flamborough Head — près du ,,Doggersbank'' — Spurn Pt., jusqu'au dessous de Yarmouth'' etc. Il résulte de ce qui précède que ni la circulaire de l'Inspecteur-Général des Pêcheries du 30 avril, ni même la paraphrase (d'ailleurs

sans aucun caractère authentique) de cette circulaire dans le *Telegraaf* du 5 mai n'ont indiqué comme dangereux les parages où plus tard se sont produits les événements qui firent conclure à l'existence d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, posées par les autorités militaires allemandes.

Ces événements seuls ont averti les autorités néerlandaises du danger qui menaçait les pêcheurs néerlandais dans les parages dont il s'agit. L'Inspecteur-Général des Pêcheries a ensuite signalé ce danger aux pêcheurs par une circulaire en date du 21 juin dernier.

L'allégation que les pêcheurs néerlandais, quii ont subi des dommages ou fait naufrage dans ces parages par suite de contact avec des mines, sont devenus les victimes de leur propre imprudence, est donc dénuée de fondement.

26 janvier 1916.

* * *

Le contenu de cette dernière note verbale du Ministre des Pays-Bas à Berlin a donné lieu au Gouvernement Allemand de remarquer, dans une note verbale en date du 30 avril 1916, que les faits y allégués ne prouvaient nullement, dans son opinion, que la perte des bateaux de pêche néerlandais disparus avait été causée par des mines allemandes; il lui semblait baucoup plus probable que ces bateaux avaient heurté des mines anglaises flottantes, ou posées près du ,,Doggersbank'' et déplacées par le vent.

MINES ANGLAISES DANS LA PARTIE MÉRIDIONALE DE LA MER DU NORD.

Par missive en date du 3 octobre 1914 le Ministre de Grande-Bretagne fit part au Gouvernement Néerlandais que l'Amirauté britannique avait posé un champ de mines dans la partie méridionale de la Mer du Nord, entre les parallèles 51 degrés 15 minutes et 51 degrés 40 minutes de latitude Nord et les méridiens 1 degré 35 minutes et 3 degrés de longitude est de Greenwich.

Cette façon d'agir n'a pas donné lieu à une objection de la part du Gouvernement Néerlandais attendu qu'elle n'était pas en contradiction avec la Convention de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact.

protests against mines

PROCLAMATION PAR LA GRANDE BRETAGNE DE LA MER DU NORD COMME ZONE MILITAIRE.

text in quiet or else proper

Le Ministre de Grande Bretagne communiqua en date du 3 novembre 1914 au Gouvernement Néerlandais un avis de l'Amirauté britannique relative à la navigation dans la Mer du Nord. D'après cet avis toute la Mer du Nord était déclarée zone militaire, où la navigation neutre serait exposée aux plus graves dangers, non seulement comme conséquence de la pose de mines, mais aussi par suite de la présence des bâtiments de guerre britanniques chargés de découvrir les navires suspects. De plus la note de Sir Alan Johnstone attirait l'attention sur le fait qu'il y avait danger à franchir une ligne reliant l'extrémité nord des Hébrides à l'Islande en passant par les îles Faroer. En conséquence le conseil était donné à la navigation de se servir des routes indiquées dans la note et des indications à fournir par l'Amirauté britannique.

Par une lettre du 16 novembre 1914 il fut répondu au Ministre de Grande Bretagne que cette nouvelle mesure était contraire au droit des gens qui ne reconnaît aux belligérants le droit d'écarter les navires neutres d'une zone maritime déterminée qu'en tant qu'elle est à ce moment le théâtre d'opérations militaires effectives. Etant donné que par suite de sa grande étendue la Mer du Nord ne pourrait constituer pareille zone, la mesure portait une grave atteinte au principe de la navigation libre dans la mer libre.

Cette lettre observait ensuite que la mesure en question était également contraire à l'esprit de la convention de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact, puisque de cette convention il résulte que les belligérants qui posent de pareilles mines, sont tenus de ne point obstruer le passage pour la navigation pacifique. Enfin l'attention du Ministre britannique était attirée sur le grand dommage qu'occasionnerait à la navigation néerlandaise la nécessité de suivre les routes indiquées dans l'avis de l'Amirauté britannique. Dans cet ordre d'idées il était demandé si la route directe pour l'Océan Atlantique suivie par la navigation néerlandaise depuis la pose du champ de mines dans la partie méridionale de la Mer du Nord, était encore libre.

La missive du Ministre de Grande Bretagne en date du 25 janvier 1915 était en quelque sorte une réponse à la note du 16 novembre 1914. Dans cette lettre, il est vrai, il ne fut pas répondu aux questions posées, mais la pratique a démontré que la navigation néerlandaise pouvait librement suivre une autre route que celle recommandée par l'Amirauté britannique dans son avis, et

notamment celle démarquée par les bateaux-phares Maas, Schouwenbank, Noordhinder et Galloper.

* *
*

Lettre du Ministre de Grande Bretagne au Ministre des Affaires Etrangères.

November 3rd 1914.

Monsieur le Ministre,

I have the honour to inform Your Excellency, by direction of Sir EDWARD GREY, that the Admiralty are issuing the following announcement:

,,During the last week the Germans have scattered mines indiscriminately in the open sea on the main trade route from America to Liverpool via the North of Ireland. Peaceful merchant ships have already been blown up with loss of life by this agency. The White Star Liner ,,Olympic'' escaped disaster by pure good luck. Bot for warnings given by British cruisers other British and neutral merchant and passenger vessels would have been destroyed. These mines cannot have been laid by any German ship of war. They have been laid by some merchant vessel flying a neutral flag which has come along the trade route as if for purposes of peaceful commerce and, while profiting to the full by the immunity enjoyed by neutral merchant ships, has wantonly and recklessly endangered the lives of all who travel on the sea, regardless of whether they are friend or foe, civilian of military in character.

,,Mine-laying under a neutral flag and reconnaissance conducted by trawlers, hospital ships and neutral vessels are the ordinary features of German naval warfare. In these circumstances, having regard to the great interests entrusted to the British Navy, to the safety of peaceful commerce on the high seas and to the maintenance within limits of international trade between neutral countries, the Admiralty feel it necessary to adopt exceptional measures appropriate to the novel conditions under which this war is being waged. They therefore give notice: that the whole of the North Sea must be considered a military area. Within this area merchant shipping of all kinds, traders of all countries, fishing craft and all other vessels will be exposed to the gravest dangers from the mines which it has been necessary to lay and from the warships searching vigilantly by night and day for suspicious craft. All merchant and fishing vessels of every description are hereby warned of the dangers they encounter by entering this area except in strict accordance with Admiralty directions. Every effort will be made to convey this warning to neutral countries and to vessels on the sea, but from November 5th onwards the Admiralty announce that all ships passing a line drawn from the Northern point of the Hebrides through Faroe Islands to Iceland do so at their own peril. Ships of all countries wishing to trade to and from Norway, the Baltic, Denmark and Holland are advised to come if inward bound, by the English Channel and the Straits of Dover. There

they will be given sailing directions which will pass them safely so far as Great Britain is concerned up the East Coast of England to Farne Island, whence a safe route will if possible be given to the Lindesnaes Lighthouse. From this point they should turn North or South according to their destination keeping as near the coast as possible. The converse applies to vessels outward bound. By strict adherence to these routes the commerce of all countries will be able to reach its destination in safety, so far as Great Britain is concerned, but any straying, even for a few miles, from the course thus indicated may be followed by fatal consequences."

I avail myself etc.

(*signé*) ALAN JOHNSTONE.

* * *

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre de Grande Bretagne.

La Haye, le 16 novembre 1914

Monsieur le Ministre,

Par sa lettre du 3 courant Votre Excellence a bien voulu me faire part d'un avis publié par l'Amirauté britannique au sujet de la navigation dans la Mer du Nord.

D'après cet avis toute la Mer du Nord doit être considérée comme formant une zone militaire dans laquelle la navigation sera exposée aux dangers les plus graves, non seulement à cause des mines qui y ont été posées, mais aussi du fait que des bâtiments de guerre Britanniques s'y occuperont de la recherche de vaisseaux suspects. Par conséquent les navires de commerce et les bateaux de pêche sont prévenus du danger qu'ils courent en entrant dans la mer du Nord à moins d'observer strictement les indications à fournir par l'Amirauté.

J'ai l'honneur de faire connaître à votre Excellence les observations auxquelles cette communication de l'Amirauté a donné lieu de la part du Gouvernement de la Reine.

D'après le Droit des Gens seule la sphère d'action immédiate des opérations militaires des belligérants constitue la ,,zone militaire'' dans laquelle le droit de police d'un belligérant peut s'exercer.

Une mer de la superficie de la Mer du Nord ne peut être considérée dans toute son étendue comme la sphère d'action immédiate des opérations des belligérants.

En qualifiant de zone militaire toute cette région, une grave atteinte est portée au principe fondamental de la Liberté des Mers, principe reconnu par toutes les nations du globe.

No protest against early Br. mine laying
but protest against extension.

L'article 3 de la Convention VIII de La Haye, convention signée et ratifiée par la Grande-Bretagne, oblige le belligérant qui pose des mines automatiques de contact amarrées à prendre toutes les précautions possibles pour la sécurité de la navigation pacifique. De cette restriction il résulte que la navigation doit pouvoir disposer de passages libres. Aussi le Gouvernement de la Reine ne s'est-il pas reconnu le droit de protester contre la décision prise par le Gouvernement Britannique, il y a cinq semaines environ, par rapport à la pose de mines dans la région démarquée par Votre Excellence dans Sa note du 3 octobre dernier. Il en est autrement de l'extension présente de cette zone à la Mer du Nord tout entière, extension qui entraîne pour la navigation néerlandaise un sérieux préjudice en ce qu'elle lui barre le passage.

L'avis de l'Amirauté porte que les navires venant de l'Atlantique à destination de la Norvège, de la Mer Baltique, du Danemark, et des Pays-Bas, devront déboucher de la Manche dans la Mer du Nord par le détroit de Douvres et gagner Farne Island en longeant la côte Anglaise pour se diriger ensuite vers le phare de Lindesnaes. A partir de ce point ils auront à se diriger vers le nord ou vers le sud selon leur port de destination en naviguant aussi près de la côte que possible. Les navires se rendant de la Mer Baltique ou des pays mentionnés vers l'Atlantique devront passer en sens inverse.

Les éclaircissements que j'ai eu l'honneur de demander à Votre Excellence il y a dix jours, afin de savoir si la route directe que suit la navigation néerlandaise depuis le 3 octobre dernier resterait néanmoins ouverte ne me sont point parvenus jusqu'à présent.

Il est évident que la route indiquée par le Gouvernement Britannique offre de graves inconvénients pour la navigation entre l'Atlantique et les ports de la côte sud-est de la Grande-Bretagne d'un côté et les ports néerlandais de l'autre. D'abord le détour est excessif. La distance de Douvres à un port néerlandais est d'environ 150 milles marins, le trajet à parcourir en suivant la route indiquée par l'Amirauté la porterait à plus de mille. Ensuite la voie à suivre entre Lindesnaes et les ports néerlandais est indiquée d'une façon trop vague pour donner des garanties suffisantes au point de vue de la sécurité de la navigation.

Quant aux voies de communication entre les ports néerlandais et la côte nord-est de l'Angleterre elles n'existeront plus.

Enfin il y a lieu de demander comment les pêcheurs néerlandais dans la Mer du Nord devront se conduire pour ne pas se heurter à des obstacles insurmontables et s'exposer à de graves périls dans l'exercice de leur profession.

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me fournir dans le plus bref délai possible des renseignement susceptibles d'écarter l'incertitude qui existe sur les points susindiqués et je saisis etc.

(*signé*) J. LOUDON.

* * *

Lettre du Ministre de Grande Bretagne au Ministre des Affaires Etrangères.

The Hague, January 15, 1915.

Monsieur le Ministre,

I did not fail to transmit to my Government copy of Your Excellency's note of the 16th November last dealing with the announcement by His Majesty's Government of their intention to regard the North Sea as a military area.

In that note Your Excellency repeated an enquiry which you had already adressed to me as to whether the route followed since October 3 by vessels navigating between Great Britain and the Netherlands would still remain open, and Your Excellency further asked what conduct Netherland fishermen in the North Sea would require to observe in order to avoid interference and risk in the exercise of their calling.

I have now the honour to inform Your Excellency that the Lords Commissioners of the Admiralty, to whom these enquiries were referred, state that, in view of the large number of drifting German mines which are constantly being met, it is impossible to indicate any safe route to Dutch ports, but that vessels passing between latitude 51° 40′ North, and 51° 54′ North, i. e. the channel already indicated, may do so at their own risk. With regard to Dutch fishing vessels in the North Sea, fishing to the eastward of the line already laid down, it is impossible for His Majesty's Government to guarantee that no mines will be encountered in this area.

In bringing the above to Your Excellency's knowledge as a reply to the enquiries Your Excellency did me the honour to adress to me, I avail myself, etc.

(signé) ALAN JOHNSTONE.

PROCLAMATION PAR L'ALLEMAGNE COMME ZONE MILITAIRE DES EAUX ENVIRONNANT L'ANGLETERRE, L'ÉCOSSE ET L'IRLANDE, Y COMPRIS LA MANCHE.

Le 4 février 1915 le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin reçut du Ministère des Affaires Etrangères en cette ville une note verbale accompagnant une notification de l'Etat-Major de la Marine allemande et un mémoire du Gouvernement Allemand concernant les nouvelles mesures militaires allemandes contre la marine marchande britannique.

Ce qui, examiné du point de vue des intérêts de la navigation néerlandaise, attire l'attention c'est qu'en vertu de ces nouvelles mesures militaires allemandes les eaux qui entourent les îles britanniques, la Manche y incluse, sont proclamées zone militaire; que, à partir du 18 février 1915, les navires neutres courent le risque de devenir victimes d'attaques dirigées contre des navires britanniques, et qu'il n'y a pas de danger pour les navires néerlandais se trouvant au Nord des îles de Shetland, dans la partie orientale de la Mer du Nord ou dans une zone de 30 milles marins de largeur le long des côtes néerlandaises. En conséquence il fut instamment recommandé à la navigation de choisir sa route par le Nord de la Grande Bretagne. En même temps le conseil fut donné de ne confier à la navigation anglaise ni passagers ni cargaison neutres.

Comme justification de ces mesures, le Gouvernement Allemand faisait observer e. a. que les Puissances neutres s'étaient d'une façon générale résignées aux mesures prises par le Gouvernement Britannique; qu'en particulier elles n'avaient pas su obtenir que les sujets et les marchandises allemands débarqués de leurs navires en violation du droit des gens fussent renvoyés; que dans un certain sens elles s'étaient ralliées aux mesures britanniques contraires au principe de la liberté des mers, puisque, visiblement sous pression anglaise, elles empêchaient par des décrets prohibitifs l'exportation ou le transit à destination de l'Allemagne.

Le 13 février 1915 le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin transmit au Gouvernement Allemand le mémoire du Gouvernement Néerlandais du 12 février dont le texte suit ci-dessous. Ce mémoire protestait contre les observations adressées aux Puissances neutres et ensuite contre la proclamation d'une grande partie de la Mer du Nord et de la Manche comme zone militaire. Cette protestation était basée sur les mêmes considérations que celle adressée sous la date du 16 novembre 1914 au Gouvernement Britannique. Enfin le Gouvernement Néerlandais y faisait observer au Gouvernement Allemand qu'étant donné l'obligation inéluctable des belligérants d'examiner la nationalité d'un navire marchand avant de procéder à la saisie ou à la destruction, le Gouvernement Allemand serait tenu responsable si par suite d'une erreur un navire néerlandais devait être victime d'une attaque des forces militaires allemandes.

Le 12 février 1915 le Ministre d'Allemagne transmit au Gouvernement Néerlandais une „Aufzeichnung" où il était exposé que, en vue de leur propre sécurité, les sous-marins allemands ne pouvaient examiner, dans les eaux

déclarées théâtre de la guerre les navires de commerce qu'ils y rencontraient, de sorte que dans ces circonstances aucune garantie ne pouvait être donnée pour la sûreté de la navigation neutre. En conséquence cette navigation était une fois de plus instamment avertie de ne pas se rendre dans ces eaux, mais de se servir des routes indiquées par l'Etat-Major de la Marine allemande.

* * *

Note Verbale du „Auswaertige Amt" à Berlin à la Légation des Pays-Bas dans cette ville.

Le Département Impérial des Affaires Etrangères a l'honneur de transmettre à la Légation Royale des Pays-Bas le texte allemand ci-joint, accompagné d'une traduction française, d'un mémoire du Gouvernement Impérial allemand sur les contre-mesures nécessaires par les procédés employés par l'Angleterre en vue d'intercepter le commerce maritime des neutres avec l'Allemagne, ainsi que d'une notification publiée par le Chef d'Etat-Major de la Marine allemande en date du 4 de ce mois, et de prier la Légation Royale des Pays-Bas de vouloir bien communiquer le contenu de ces pièces à son Gouvernement par la voie télégraphique.

Berlin, le 4 février 1915.

* * *

Communication de l'Etat-Major de la Marine Allemande du 4 février 1915.

1. Die Gewässer rings um Grossbritannien und Irland einschliesslich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne dass es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der Britischen Regierung am 31. Januar angeordeneten Missbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekriegs nicht immer vermieden werden kan, dass die auf feindliche Shiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetlands-Inseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

* * *

Denkschrift der Kaiserlich Deutschen Regierung über Gegenmasznahmen gegen die völkerrechtswidrigen Masznahmen Englands zur Unterbindung des neutralen Seehandels mit Deutschland.

Seit Beginn des gegenwärtigen Krieges führt Groszbritannien gegen Deutschland den Handelskrieg in einer Weise, die allen völkerrechtlichen Grundsätzen Hohn spricht. Wohl hat die Britische Regierung in mehreren Verordnungen die Londoner Seekriegsrechts-Erklärung als für ihre Seestreitkräfte maszgebend bezeichnet; in Wirklichkeit hat sie sich aber von dieser Erklärung in den wesentlichsten Punkten losgesagt, obwohl ihre eigenen Bevollmächtigten auf der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz deren Beschlüsse als geltendes Völkerrecht anerkannt hatten. Die Britische Regierung hat eine Reihe von Gegenständen auf die Liste der Konterbande gesetzt, die nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke verwendbar sind und daher nach der Londoner Erklärung wie nach allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts überhaupt nicht als Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande tatsächlich beseitigt, indem sie alle für Deutschland bestimmten Gegenstände relativer Konterbande ohne Rücksicht auf den Hafen, in dem sie ausgeladen werden sollen, und ohne Rüksicht auf ihre feindliche oder friedliche Verwendung der Wegnahme unterwirft. Sie scheut sich sogar nicht, die Pariser Seerechtsdeklaration zu verletzen, da ihre Seestreitkräfte von neutralen Schiffen deutsches Eigentum, das nicht Konterbande war, weggenommen haben. Uber ihre eigenen Verordnungen zur Londoner Erklärung hinausgehend, hat sie weiter durch ihre Seestreitkräfte zahlreiche wehrfähige Deutsche von neutralen Schiffen wegführen lassen und sie zu Kriegsgefangenen gemacht. Endlich hat sie die ganze Nordsee zum Kriegsschauplatz erklärt und der neutralen Schiffahrt die Durchfahrt durch das offene Meer zwischen Schottland und Norwegen wenn nicht unmöglich gemacht, so doch aufs äuszerste erschwert und gefährdet, so daz sie gewissermaszen eine Blockade neutraler Küsten und neutraler Häfen gegen alles Völkerrecht eingeführt hat. Alle diese Masznahmen verfolgen offensichtlich den Zweck, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben.

Die neutralen Mächte haben sich den Masznahmen der Britischen Regierung im groszen und ganzen gefügt; insbesondere haben sie es nicht erreicht, dasz die von ihren Schiffen völkerrechtswidrig weggenommenen deutschen Personen und Güter von der Britischen Regierung herausgegeben worden sind. Auch haben sie sich in gewisser Richtung sogar den mit der Freiheit der Meere unvereinbaren englischen Masznahmen angeschlossen, indem sie offenbar unter den Druck Englands die für friedliche Zwecke bestimmte Durchfuhr

nach Deutschland auch ihrerseits durch Ausfuhr- und Durchfuhrverbote verhindern. Vergebens hat die Deutsche Regierung die neutralen Mächte darauf aufmerksam gemacht, dasz sie sich die Frage vorlegen müsse, ob sie an den von ihr bisher streng beobachteten Bestimmungen der Londoner Erklärung noch länger festhalten könne, wenn Groszbritannien das von ihm eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte alle diese Neutralitätsverletzungen zu Ungunsten Deutschlands länger hinnehmen würden. Groszbritannien beruft sich für seine völkerrechtswidrigen Masznahmen auf die Lebensinteressen, die für das Britische Reich auf dem Spiele stehen, und die neutralen Mächte scheinen sich mit theoretischen Protesten abzufinden, also tatsächlich Lebensinteressen von Kriegführenden als hinreichende Entschuldigung für jede Art von Kriegführung gelten zu lassen.

Solche Lebensinteressen musz nunmehr auch Deutschland für sich anrufen. Es sieht sich daher zu seinem Bedauern zu militärischen Masznahmen gegen England gezwungen, die das englische Verfahren vergelten sollen. Wie England das Gebiet zwischen Schottland und Norwegen als Kriegsschauplatz bezeichnet hat, so bezichnet Deutschland die Gewässer rings um Groszbritannien und Irland mit Einschlusz des gesamten englischen Kanals als Kriegsschauplatz und wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Kriegsmitteln der feindlichen Schiffahrt daselbst entgegentreten. Zu diesem Zwecke wird es vom 18. Februar 1915 an jedes feindliche Kauffahrteischiff, das sich auf den Kriegsschauplatz begibt, zu zerstören suchen, ohne dasz es immer möglich sein wird, die dabei den Personen und Gütern drohenden Gefahren abzuwenden. Die Neutralen werden daher gewarnt, solchen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagieren und Waren anzuvertrauen. Sodann aber werden sie darauf aufmerksam gemacht, dasz es sich auch für ihre eigenen Schiffe dringend empfiehlt, das Einlaufen in dieses Gebiet zu vermeiden. Denn wenn auch die deutschen Seestreitkräfte Anweisung haben, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe, soweit sie als solche erkennbar sind, zu unterlassen, so kann es doch angesichts des von der Britischen Regierung angeordneten Miszbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges nicht immer verhütet werden, dasz auch sie einem auf feindliche Schiffe berechneten Angriff zum Opfer fallen. Dabei wird ausdrücklich bemerkt, dasz die Schifffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste nicht gefährdet ist.

De Deutsche Regierung kündigt diese Masznahme so rechtzeitig an, dasz die feindlichen wie die neutralen Schiffe Zeit behalten, ihre Dispositionen wegen Anlaufens der am Kriegsschauplatz liegenden Häfen danach einzurichten. Sie darf erwarten, dasz die neutralen Mächte die Lebensinteressen Deutschlands nicht weniger als die Englands berücksichtigen und dazu beitragen werden, ihre Angehörigen und deren Eigentum vom Kriegsschauplatze fernzuhalten. Dies darf um so mehr erwartet werden, als den neutralen

Mächten auch daran liegen musz, den gegenwärtigen verheerenden Krieg sobald als möglich beendet zu sehen.

Berlin, den 4. Februar 1915.

* * *

Mémoire du Gouvernement Néerlandais.

Le mémoire du Gouvernement Impérial publié dans le „Reichsanzeiger" du 4 février s'adresse non seulement aux alliés et aux adversaires de l'Allemagne, mais aussi aux puissances neutres.

Il reproche à ces dernières de s'être, à peu d'exceptions près, soumises aux mesures ordonnées par la Grande-Bretagne et en particulier de n'avoir pas réussi a obtenir la mise en liberté des ressortissants allemands culevés des bâtiments neutres et la restitution des marchandises allemndes confisquées. Il leur reproche ensuite d'avoir en un certain sens contribué à l'exécution des mesures britanniques incompatibles avec le principe de la liberté des mers, en interdisant par des prohibitions d'exportation et de transit, ostensiblement sous la pression de la Grande-Bretagne, le transport en Allemagne de marchandises non spécialement employées pour la guerre. Enfin il leur reproche d'admettre que les intérêts vitaux des belligérants soient une excuse suffisante pour n'importe quelle manière de faire la guerre.

Le mémoire prévient les neutres de ne pas continuer à confier à des bateaux ennemis ni équipages, ni passagers, ni biens quelconques. En outre il appelle leur attention sur l'opportunité de recommander instamment à leurs bâtiments d'éviter la région déclarée théâtre de la guerre dans la proclamation de l'Etat-Major naval du 4 de ce mois, c'est-à-dire les eaux qui entourent l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, y compris le Canal tout entier de la Manche. Ce conseil est fondé sur le danger que courraient les vaisseaux neutres de tomber victimes d'une attaque dirigée contre l'ennemi, d'autant plus que l'Amirauté Anglaise aurait dernièrement ordonné aux navires de commerce britanniques d'arborer un pavillon neutre.

Le mémoire dit en dernier lieu que le Gouvernement Impérial peut s'attendre à ce que les puissances neutres respecteront les intérêts vitaux de l'Allemagne non moins que ceux de l'Angleterre et qu'elles aideront à tenir leurs ressortissants et leurs biens loin du théâtre de la guerre.

Le mémoire du Gouvernement Impérial appelle de la part du Gouvernement Néerlandais les observations suivantes.

Le Gouvernement de la Reine a, depuis le début de la guerre, énergiquement protesté contre toute mesure de la part des belligérants, qui, à son avis, était contraire au Droit des Gens et portait préjudice à ses intérêts nationaux. Il a protesté de même lorsque ces intérêts n'étaient qu'indirectement en jéu, comme dans le cas de ressortissants allemands arrêtés ou de marchandises allemandes indûment saisies à bord de navires néerlandais. Le Gouvernement de la Reine

a obtenu la mise en liberté des ressortissants allemands enlevés des vapeurs „Tubantia" et „Zeelandia". Il n'a pas abandonné les autres réclamations.

Dans les premiers mois de la guerre les Gouvernements alliés ont appliqué aux bâtiments de commerce néerlandais transportant de la contrebande conditionnelle un régime par lequel toute cargaison destinée à un port des Pays-Bas était considérée suspecte. Le Gouvernement de la Reine a protesté contre cette attitude qui constituait, au point de vue du Droit International, un obstacle au commerce licite.

La liberté de transit vers l'Allemagne, garantie d'ailleurs quant au Rhin par la Convention de 1868, n'est aucunement entravée par le Gouvernement de la Reine. Si ce transit a diminué c'est par suite de l'action des Gouvernements Alliés sur mer et non pas en raison de mesures prises par le Gouvernement Néerlandais. Bien au contraire, ce dernier a constamment fait valoir auprès des Gouvernements Alliés les devoirs que lui imposait à l'égard de l'Allemagne sa position de puissance neutre; il s'est ainsi refusé à donner n'importe quelle garantie que des marchandises importées d'outre-mer ne seraient pas exportées en Allemagne.

Le Gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre la supposition qu'il aurait édicté des prohibitions d'exportation sous la pression du Gouvernement Britannique. En décrétant ces prohibitions il s'est laissé guider uniquement par le souci de conserver dans le pays les stocks nécessaires. Aussi ne s'est-il prêté à aucun échange de vues à ce sujet avec le Gouvernement Britannique.

Quant à la proclamation de l'Amirauté Anglaise du 3 novembre dernier, déclarant que la Mer du Nord tout entière formerait une zone militaire où la navigation serait exposée à de graves dangers, le Gouvernement de la Reine a fait observer au Gouvernement Britannique que d'après le Droit des Gens seule la sphère d'action immédiate des opérations militaires des belligérants peut constituer pareille zone militaire et que, en étendant cette dénomination à une région aussi vaste que la Mer du Nord, une grave atteinte était portée au principe fondamental de la Liberté des Mers, principe reconnu par toutes les nations du globe.

Le passage de la proclamation allemande du 4 février relatif à la délimitation du théâtre de la guerre soulève de la part du Gouvernement de la Reine la même observation. Il revendique une fois encore son droit à la libre navigation dans la mer libre.

Le Gouvernement Néerlandais n'est pas tenu de veiller à ce que la marine marchande néerlandaise évite de naviguer dans une zone qui, par suite de sa vaste étendue, ne serait pas effectivement la sphère d'action immédiate des opérations de guerre.

Dans la pratique le décret britannique n'a jusqu'à ce jour nullement affecté la navigation néerlandaise. Elle a continué à suivre la route qu'elle prenait à l'époque de la promulgation de ce décret. Il n'y a jamais eu de blocus quelconque des ports et côtes des Pays-Bas.

Le Gouvernement Néerlandais est confiant que les opérations de guerre allemandes n'affecteront pas davantage la navigation néerlandaise et que le Gouvernement Impérial donnera à sa marine les ordres les plus strictes de respecter en toute occurence le caractère neutre des navires néerlandais.

Le Gouvernement de la Reine fait valoir auprès du Gouvernement Britannique ses objections contre l'abus du pavillon néerlandais par des navires marchands britanniques. Cette pratique abusive ne diminue pas la responsabilité du Gouvernement Impérial, puisque l'examen du navire avant la saisie ou la destruction est un devoir auquel le belligérant ne peut se soustraire. S'il arrivait qu'un bâtiment néerlandais devînt victime d'une erreur de la part des forces allemandes la responsabilité en retomberait sur le Gouvernement Impérial.

Le Gouvernement Néerlandais qui remplit scrupuleusement vis-à-vis des belligérants les devoirs que lui impose la neutralité peut s'attendre à ce que de leur côté ils respectent ses droits.

La Haye, le 12 février 1915.

* * *

„Aufzeichnung", remise par le Ministre d'Allemagne au Ministre des Affaires Etrangères le 12 février 1915.

Sicheren Nachrichten zufolge beabsichtigen die Englischen Handelsschiffe den Deutschen Seestreitkräften in dem von der Deutschen Admiralität bezeichneten Seekriegsgebiet bewaffneten Widerstand entgegenzusetzen. Während ein Teil dieser Handelsschiffe bereits früher mit englischen Marinegeschützen armiert war, wird nunmehr auch die Bewaffnung der übrigen Schiffe mit allen Mitteln betrieben. Ferner sind die Handelsschiffe aufgefordert worden in Gruppen zu fahren und die Deutschen Unterseeboote während der von diesen vorzunehmenden Untersuchung zu rammen oder während sie längsseits liegen mit Bomben zu bewerfen, auch die sich an Bord begebenden Deutschen Untersuchungskommandos zu überwältigen. Endlich ist auch englischerseits auf die Vernichtung des ersten Deutschen Unterseeboots durch ein englisches Handelsschiff ein sehr hoher Preis ausgesetzt. Hiernach sind englische Handelsschiffe in den bezeichneten Gewässern nicht mehr als unverteidigt anzusehen, sodasz sie deutscherseits ohne vorherige Warnung oder Untersuchung angegriffen werden können.

Inzwischen hat die Britische Regierung auch die Anordnung wegen Miszbrauchs der neutralen Flagge zugegeben. Nach ihren Ausführungen ist anzunehmen, dasz die englischen Handelsschiffe jedes Mittel benutzen werden, um sich als solche unkenntlich zu machen. Damit ist wiederum die Erkennbarkeit der neutralen Handelsschiffe, wenn diese nicht bei Tage unter Konvoi fahren, so gut wie unmöglich gemacht, da auch die von neutraler Seite in Aussicht genommene Bemalung des Schiffsrumpfes mit Landesfarben

und ähnlichen Erkennungsmitteln von den englischen Handelsschiffen ohne weiteres nachgeahmt werden können. Eine Untersuchung ist bei den von den maskierten englischen Handelsschiffen zu erwartenden Angriffen ausgeschlossen, da eine solche das Untersuchungskommando und das Unterseeboot selbst der Gefahr der Vernichtung aussetzen würde. Bei dieser Sachlage besteht keinerlei Gewähr mehr für die Sicherheit der neutralen Schiffahrt in den englischen Seekriegsgebieten. Dazu kommt übrigens noch eine erhöhte Minengefahr, da beabsichtigt ist in allen Teilen des Kriegsgebietes in weitestem Umfange von Minen Gebrauch zu machen. Neutrale Schiffe müssen daher wiederholt auf das *dringendste* gewarnt werden sich in dieses Gebiet zu begeben. Jedenfalls werden sie dagegen unbedenklich den ihnen von der deutschen Admiralität empfohlenen Weg nördlich um Schottland wählen können.

Die neue deutsche Seekriegsführung ist erzwungen und rechtfertigt sich durch die mörderische Art der englischen Seekriegsführung, die das deutsche Volk durch die Vernichtung des legitimen Handels mit den neutralen Auslande dem Hungertode preiszugeben versucht. Deutschland wird daher an der angekündigten Kriegsführung festhalten bis England sich entschlieszt die allgemein anerkennten Regeln des Seekriegsrechts, wie sie in der Pariser Seerechtsdeklaration und in der Londoner Seekriegsrechtserklärung niedergelegt sind, auch seinerseits künftig zu beobachten, oder bis es von den neutralen Mächten hierzu gezwungen wird.

ATTAQUES DE FORCES NAVALES ET AÉRIENNES ALLEMANDES DIRIGÉES CONTRE LES CÔTES FRANÇAISES SEPTENTRIONALES ET OCCIDENTALES.

Sous la date du 3 février 1915 le Ministre d'Allemagne à La Haye communiqua au Gouvernement Néerlandais une publication de l'Etat-Major de la Marine allemande en date du 2 février 1915, portant que les transports de troupes et d'approvisionnements de guerre allant d'Angleterre en France seraient attaqués par tous les moyens utilisables dans la guerre. Par suite de ce qui précède les autorités allemandes avertissaient la navigation paisible de ne point s'approcher des côtes françaises septentrionales et occidentales vu qu'elle se trouverait menacée des plus graves dangers en cas de confusion avec des navires servant à un but militaire. Pour cette raison il était conseillé au commerce neutre de prendre la route autour de l'Ecosse.

En réponse à cette communication le Gouvernement Néerlandais, par une note en date du 5 février 1915, porta à la connaissance du Ministre Allemand

qu'à son avis une Puissance belligérante a le devoir absolu d'éviter que des erreurs de la nature de celles visées dans la publication de l'Etat-Major de la Marine allemande soient commises par ses forces armées et que pour le cas où un navire néerlandais serait la victime de pareille erreur, le Gouvernement de la Reine devait se réserver de faire valoir tous ses droits, notamment en ce qui concerne la réclamation d'un dédommagement complet du chef de la perte éventuelle de vies humaines et de propriétés.

* * *

Publication de l'Etat-Major de la Marine Allemande du 2 février 1915.

England ist im Begriff, zahlreiche Truppen und grosse Mengen von Kriegsbedarf nach Frankreich zu verschiffen. Gegen diese Transportschiffe wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen.

Die friedliche Schiffahrt wird von der Annäherung an die französische Nord- und Westküste dringend gewarnt, da ihr bei Verwechselung mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr droht. Dem Handel nach der Nordsee wird der Weg um Schottland empfohlen.

* * *

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre d'Allemagne.

La Haye, le 5 février 1915.

Monsieur le Ministre,

Par Son office du 3 courant J. n°. 790 Votre Excellence a bien voulu me communiquer le texte d'une publication de l'Etat-Major de la Marine Impériale Allemande en date du 2 février et de la teneur suivante:

,,England ist im Begriff, zahlreiche Truppen und grosse Mengen von Kriegsbedarf nach Frankreich zu verschiffen. Gegen diese Transportschiffe wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen.

Die friedliche Schiffahrt wird von der Annäherung an die französische Nord- und Westküste dringend gewarnt, da ihr bei Verwechselung mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr droht. Dem Handel nach der Nordsee wird der Weg um Schottland empfohlen.''

J'ai l'honneur de Vous remercier de cette obligeante communication. En même temps je me permets de porter à la connaissance de Votre Excellence qu'à l'avis du Gouvernement de la Reine une Puissance belligérante a le devoir absolu d'éviter que des erreurs de la nature de celles visées dans ladite publication soient commises par ses forces armées. Pour le cas où un navire

néerlandais serait la victime de pareille erreur, le Gouvernement de la Reine doit donc se réserver de faire valoir tous ses droits, notamment en ce qui concerne la réclamation d'un dédommagement complet du chef de la perte éventuelle de vies humaines et de propriétés.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

USAGE DU PAVILLON NEUTRE PAR DES NAVIRES DE COMMERCE BRITANNIQUES.

Par suite de la communication, contenue dans le Mémoire du Gouvernement Allemand, que les navires de commerce britanniques auraient reçus l'ordre de se servir du pavillon neutre, le Gouvernement Néerlandais a demandé des éclaircissements au Ministre Britannique à La Haye.

Par sa lettre du 7 février 1915 Sir Alan Johnstone répondit que jusqu'à ce jour aucune proclamation n'avait été publiée à ce sujet, mais que sauf quelques limitations cet usage était bien établi dans la pratique comme ruse de guerre. Il fixa l'attention sur le fait qu'en vertu des dispositions du „Merchant Shipping Act" britannique de 1894 les navires de commerce étrangers sont autorisés à se servir du pavillon britannique pour éviter la capture et que son Gouvernement était d'avis que de leur côté les navires de commerce britanniques peuvent arborer un pavillon étranger s'ils se trouvent en danger d'être capturés ou détruits, et cela surtout dans les eaux où l'Allemagne a l'intention de couler le navire et sa cargaison ainsi que l'équipage non-combattant. Il ajouta que bien que des ordres en ce sens ne pouvaient être donnés aux navires britanniques, il leur serait sans doute conseillé d'agir ainsi.

Par une lettre en date du 15 février 1915 le Ministre des Affaires Etrangères porta à la connaissance de Sir Alan Johnstone que le fait de se servir du pavillon d'un Etat sans son consentement est toujours un abus, et que cet abus prend un caractère plus grave en temps de guerre, parce qu'il s'ensuit que les navires neutres battant leur propre pavillon sont alors mis en péril. Dans ces conditions le Gouvernement Néerlandais exprimait l'espoir que le Gouvernement Britannique ne sanctionnerait pas pareil abus qui était contraire à la législation néerlandaise et qui exposerait les navires de commerce néerlandais aux périls de la guerre.

* *
*

Lettre du Ministre de Grande Bretagne au Ministre des Affaires Etrangères.

The Hague, February 7, 1915.

Monsieur le Ministre,

At your request I required by telegraph of Sir EDWARD GREY as to the truth of the report that British Merchantmen had been ordered to fly a neutral flag, if necessary, in order to avoid a submarine attack.

In reply I have to inform your Excellency that His Majesty's Government have not as yet drawn up any public announcement of the use of a neutral flag, but this usage is well established in practice as a ,,ruse de guerre'', with certain limitations.

The only effect in the case of a merchant vessel wearing a false flag is that the enemy is thereby compelled to follow the usual obligations in war and satisfy himself as to the real nationality of the vessel by examining it before capturing or sinking it.

It has always been considered by the British Gouvernement that the use of British colours by a foreign vessel is legitimate for the purpost of escaping capture.

The following enactment appears in the British Merchant Shipping Act of 1894:

(1) If a person uses the British flag and assumes the British national character on board a ship, owned in whole or in part by any persons not qualified to own a British ship, for the purpose of making the ship appear to be a British ship, such ship shall be subject to forfeit under this Act, *unless the assumption has been made for the purpose of escaping capture by the enemy* or by a foreign ship of war in the exercise of some belligerent right. It is also stated in ,,Instructions to British Consuls 1914'' that ,,a ship is liable to capture if British character is improperly assumed except for the purpose of escaping capture''.

As, in accordance with practice, His Majesty's Government have allowed foreign nations to use the Britisch flag to escape capture, British merchant vessels are certainly entitled to use a foreign flag for the same purpose especially in waters where Germany has announced her intention of sinking ship and cargo and non-combatant crew at sight, and, although no orders can be given to British Merchant Vessels, they will certainly be advised in this sense.

All rules of war and dictates of humanity render it obligatory on a vessel to ascertain the character of a merchant vessel before capturing it, even without the question of the barbarous destruction of the crew of the ship, the ship itself and its cargo.

This obligation is required by all civilized nations, of all nations and is one that Germany has no right to disregard.

In bringing the above to Your Excellency's knowledge by instructions from Sir EDWARD GREY, I avail myself etc.

(*signé*) ALAN JOHNSTONE.

* * *

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre de Grande Bretagne.

La Haye, le 15 février 1915.

Monsieur le Ministre,

J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre de Votre Excellence du 7 de ce mois par laquelle, en réponse à ma demande, Elle a bien voulu m'informer que Son Gouvernement n'avait pas encore publié de proclamation sur l'emploi du pavillon neutre par des bâtiments de commerce britanniques, mais que dans la pratique cet usage était établi comme ruse de guerre.

Le Gouvernement de la Reine n'ignore pas que souvent des vaisseaux de commerce d'un belligérant ont arboré un pavillon neutre pour éluder la vigilance des bâtiments de guerre ennemis.

Il partage l'opinion du Gouvernement Britannique que les bâtiments de guerre disposent des moyens que leur accorde le droit de visite pour s'assurer de la nationalité du navire de commerce qu'ils suspectent.

Toutefois le fait de se servir du pavillon d'un Etat sans le consentement de celui-ci est toujours un abus. En temps de guerre cet abus prend un caractère dont la gravité ne saurait être méconnue par les puissances signataires de la Déclaration de Paris: il compromet le pavillon neutre, il jette un doute sur les navires neutres battant leur propre pavillon, il les expose à être pris eux-mêmes pour des navires ennemis et à en subir de périlleuses conséquences.

Votre Excellence a bien voulu me rappeler la disposition du ,,Merchant shipping act'' portant que l'abus du pavillon britannique est punissable sauf dans le cas où un vaisseau de commerce belligérant se sert de ce pavillon pour éviter la capture par l'ennemi.

Le Gouvernement de la Reine ne saurait admettre que cette disposition puisse être invoquée pour établir le droit qu'auraient de leur côté les vaisseaux de commerce britanniques d'employer le pavillon néerlandais dans le même but.

La loi néerlandaise de même défend l'abus du pavillon néerlandais, mais elle ne contient pas d'exception analogue à celle du ,,Merchant shipping act'' pour le cas où le pavillon serait utilisé aux fins d'échapper à l'ennemi. A défaut de prescriptions internationales réglant cette matière chaque état est seul compétent à établir les conditions dans lesquelles son pavillon national peut être employé.

Il est évident que le Gouvernement britannique ne sera pas toujours à même d'empêcher l'emploi d'un pavillon neutre par les navires de commerce britanniques, mais le Gouvernement de la Reine croit pouvoir s'attendre à ce que le Gouvernement britannique ne sanctionne pas un abus qui peut exposer la navigation néerlandaise aux périls de la guerre.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien porter ce qui précède à la connaissance de Son Gouvernement et je saisis etc.

(*signé*) J. LOUDON.

LE TORPILLAGE DU VAPEUR »KATWIJK».

Le 14 avril 1915 le *Katwijk* se trouvant à l'ancre près du bateau-phare *Noord-Hinder* fut atteint par un torpille et sombra. Quoique les constatations de l'équipage firent supposer que le navire avait été torpillé par un sous-marin allemand, il ne régna point de prime abord de certitude absolue à ce sujet.

Le 16 avril 1915 le Ministre de la Reine à Berlin rapporta que la Marine allemande avait fait spontanément une enquête sur la possibilité du torpillage du *Katwijk* par un sous-marin alleman et que si le Gouvernement Allemand devait puiser de la comparaison des rapports attendus avec ceux des autorités néerlandaises la conviction qu'en effet le torpillage était l'oeuvre d'un sous-marin allemand, il n'hésiterait pas à offrir des excuses et à indemniser complètement le dommage occasionné.

Les renseignements recueillis depuis prouvèrent en effet l'exactitude de l'hypothèse du torpillage par un sous-marin allemand, à la suite d'ailleurs d'un malheureux hasard.

Les Gouvernements Néerlandais et Allemand convinrent en conséquence de faire fixer la somme de l'indemnité par deux experts, chaque Gouvernement en désignant un.

Le Gouvernement Néerlandais désigna le Dr. PLATE, de Rotterdam, ancien membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux et le Gouvernement Allemand le Direktor GREVE, directeur de la „Norddeutscher Lloyd".

Les conférences entre le Dr. PLATE et le Direktor GREVE ont conduit à une entente et la somme fixée a été versée, par l'intermédiaire du Gouvernement Néerlandais, aux propriétaires du *Katwijk* — la maison ERHARDT et DEKKERS à Rotterdam.

Le chargement du *Katwijk* était la propriété du Gouvernement Néerlan-

dais. Le dommage occasionné par la perte de ce chargement fut indemnisé après présentation pure et simple des documents y relatifs.

LE VAPEUR NÉERLANDAIS »BANDOENG" ATTAQUÉ PAR UN SOUS-MARIN ALLEMAND.

Le 29 janvier 1916 le vapeur néerlandais *Bandoeng*, en route de Sabang à Rotterdam, fut attaqué dans la Méditerranée par un sous-marin allemand. Une commission d'officiers de la Marine Royale Néerlandaise institua une enquête au sujet de l'incident. Elle interrogea le capitaine et deux officiers du *Bandoeng*.

Conformément à ses instructions le Ministre de Sa Majesté la Reine à Berlin, par une lettre du 3 avril 1916, transmit au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères de l'Empire Allemand le procès-verbal des déclarations faites par devant la commission.

Cette lettre était ainsi conçue:

Lettre du Ministre des Pays-Bas au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères à Berlin.

Berlin, le 3 avril 1916.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur de faire parvenir ci-joint à Votre Excellence la copie d'un procès-verbal dressé par une Commission d'officiers de la Marine Royale chargée d'une enquête relative à l'attaque dirigée, le 29 janvier dernier, dans la Méditerranée, contre le vapeur néerlandais *Bandoeng* par un sous-marin allemand et d'attirer l'attention bienveillante de Votre Excellence sur les considérations suivantes.

D'après une communication de l'Agence Wolff relative à cet incident et reproduite dans le *Nieuwe Rotterdamsche Courant* du 11 mars dernier, un ordre de stopper aurait été donné au *Bandoeng* au moyen d'un signal de drapeaux. Il est dit en même temps que ce signal fut fait ,,à grande distance."

Le Gouvernement Néerlandais n'est pas à même d'établir si ce signal fut véritablement fait; par contre il est certain qu'à la grande distance à laquelle se trouvait le sous-marin, distance qui était de 5 à 6 milles marins, ce signal n'a pas été aperçu. L'officier de quart qui avec le téléscope observa minutieusement le sous-marin à partir du moment où il parut à l'horizon, ne put découvrir aucun drapeau ou signal. Pendant qu'il s'absentait pour prévenir le capitaine qu'un sous-marin était en vue, le premier coup de feu fut tiré, et avant que cet officier avec le capitaine eurent regagné la dunette, ils virent

partir un second coup, suivi aussitôt d'un troisième, dont le projectile passa au-dessus de la dunette en la rasant de près.

Plus tard le commandant du sous-marin fit donner au capitaine le conseil de stopper immédiatement après le premier coup de feu. Dans le présent cas il aurait été impossible de se soustraire en stoppant aux coups de feu subséquents, comme les coups de feu se suivirent sans intervalle.

Arrivé sur la dunette, le capitaine, ainsi qque les autres officiers, tenant leurs lunettes d'approche braquées sur le sous-marin, réussirent, bien qu'à grand' peine, à distinguer qu'un signal était hissé, signal qui fut reconnu par tous comme étant le signal ,,A. B.'' voulant dire: ,,Quittez le navire au plus vite.''

Si le sous-marin avait hissé le signal ,,M. N.'' c'est-à-dire: ,,Stoppez immédiatement'', ou s'il n'avait pas fait de signal du tout, le capitaine aurait certainement stoppé tout de suite, mais il devait conclure du signal ,,A. B.'' et du fait que le bombardement continuait, les projectiles tombant à brève distance du vapeur, que le sous-marin prenait le *Bandoeng* pour un navire ennemi. S'il avait obéi à l'ordre d'entrer dans les embarcations, le sous-marin aurait certainement interprété cet acte comme une confirmation de son soupçon qu'il se trouvait en présence d'un navire ennemi et n'aurait pas hésité à le torpiller. Pour ces raisons le capitaine fit hisser immédiatement encore deux pavillons néerlandais, et marchant à petite vitesse, il vira de deux points dans la direction du sous-marin. Par cette manoeuvre il voulait, sans se diriger droit vers le sous-marin, mettre ce dernier encore mieux à même de distinguer la nationalité du *Bandoeng*.

Il appert du procès-verbal ci-inclus avec certitude que les trois coups de feu susmentionnés furent tirés avant que le cours du *Bandoeng* fût changé. Après ce changement de cours le feu fut continué. En tout huit coups furent tirés. Le dernier projectile fit explosion si près du navire que divers dégâts furent causés par les éclats de l'obus. Tous les huit coups furent tirés dans l'espace de dix minutes. Après cela le feu cessa.

Je suis chargé, Monsieur le Secrétaire d'Etat, et j'ai l'honneur de protester contre la conduite, à l'avis de mon Gouvernement, injustifiable du commandant du sous-marin qui a voulu donner des ordres au *Bandoeng* à une distance qui rendait impossible de bien distinguer ses signaux. Sans insister sur le fait qu'un coup de feu chargé, tiré à si grande distance devant la proue d'un navire, peut facilement porter sur le navire même, je me permets d'observer que si le premier coup était vraiment un avertissement de stopper, le commandant du sous-marin aurait dû laisser au *Bandoeng* le temps d'obéir à cet ordre. Ceci n'ayant pas été fait, en outre les coups se suivant rapidement, tandisque le sous-marin exhibait le signal ,,A. B.'' ce que le commandant n'a pas nié, il est explicable que le capitaine du *Bandoeng* ait cru devoir dévier des règles prescrites pour les cas où le droit de visite est exercé d'une manière régulière et légale. Le fait que le *Bandoeng* s'est alors dirigé lentement vers le sous-marin, ne pouvait pas servir à ce dernier d'excuse d'avoir continué le feu par

crainte d'une manoeuvre d'abordage, une crainte de ce genre étant non-fondée à cause de la grande distance.

Convaincu que la conduite précipitée du commandant du sous-marin en question n'est point conforme aux instructions dont cet officier aura été muni, le Gouvernement Néerlandais est confiant, que le Gouvernement Impérial désapprouve cette conduite et qu'il sera disposé à rembourser les dégâts.

Veuillez etc.

(*signé*) GEVERS.

* * *

Dans l'intervalle le Ministre Allemand à la Haye avait adressé sous la date du 1er avril 1916 au Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas une lettre traitant également de l'incident en question. Dans cette lettre il était observé que le sous-marin allemand avait donné, à grande distance, au vapeur néerlandais *Bandoeng* l'ordre de s'arrêter, mais qu' au lieu d'obéir à cet ordre le navire néerlandais s'était dirigé à toute vapeur vers le sous-marin, ce qui avait fait croire au commandant qu'il avait affaire à un navire anglais naviguant sous pavillon neutre. Pour cette raison le commandant du sous-marin allemand avait donné l'ordre de tirer sur le *Bandoeng*. Afin de prévenir de pareils malentendus regrettables le Gouvernement Allemand priait le Gouvernement Néerlandais de recommander aux capitaines des vapeurs néerlandais de se conformer dorénavant incontinent aux signaux transmis par les commandants des navires de guerre de la Marine Impériale et de leur signaler le danger qu'ils peuvent courir en virant droit sur un sous-marin.

Le Ministre des Affaires Etrangères répondit à ces observations par la lettre suivante:

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre d'Allemagne.

La Haye, le 22 avril 1916.

Monsieur le Ministre,

Par Sa note du 1er courant Votre Excellence a bien voulu m'entretenir de la rencontre du vapeur néerlandais *Bandoeng* avec un sous-marin allemand dans la Méditerranée. A l'avis du Gouvernement Impérial cet incident donnerait lieu de recommander aux capitaines des vapeurs néerlandais de se conformer dorénavant incontinent aux signaux transmis par les commandants des navires de guerre de la Marine Impériale, et de leur signaler le danger qu'ils peuvent courir en virant droit sur un sous-marin.

En réponse j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le 29 mars dernier j'avais chargé le Ministre de la Reine à Berlin d'attirer l'attention du Gouvernement Impérial sur cette même affaire.

Je me permets de joindre à la présente une copie de la note en date du 3 courant par laquelle le baron GEVERS a donné suite à ses instructions, ainsi qu'une copie du procès-verbal mentionné dans ladite note. Votre Excellence voudra bien en relever que si, par le fait de virer de deux points dans la direction du sous-marin, le capitaine du *Bandoeng* a dévié des règles prescrites pour les cas où le droit de visite est exercé d'une manière régulière et légale, cette attitude s'explique par la manière d'agir précipitée du commandant du sous-marin.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

DESTRUCTION DE NAVIRES NÉERLANDAIS SAISIS.

Quoique dans des guerres antérieures des cas de destruction de navires neutres saisis se soient présentés, le droit international public n'a jamais reconnu leur légitimité. Conformément au droit international positif la Déclaration de Londres exige qu'un navire neutre saisi à cause de transport de contrebande ne soit pas détruit mais conduit dans un port de prise belligérant où il pourra être statué sur la validité de la prise.

Cette Déclaration n'admet la destruction qu'à titre exceptionnel et indique minutieusement quand et sous quelles conditons elle peut avoir lieu.

Le caractère tout exceptionnel que porte l'exercice de ce droit exorbitant ressort également de la disposition suivant laquelle le capteur est redevable de dommages-intérêts sans examen préalable de la validité ou non de la prise, s'il reste en défaut de prouver avec faits à l'appui dans la procédure des prises subséquente que la déroute du navire eût mis en péril la sécurité de son propre bâtiment de guerre ou des opérations militaires dans lesquelles il était engagé.

Enfin l'observation de la disposition de la Déclaration de Londres, si elle avait été ratifiée, eût été le cas échéant soumis à la juridiction impartiale de la Cour internationale des Prises.

La Déclaration de Londres n'a été ratifiée par aucune des puissances signataires, et n'a par conséquent pas apporté de modifications au droit international positif.

Le Gouvernement Néerlandais s'est, conformément au droit des gens, placé au point de vue que la destruction de navires neutres n'est pas permise. Elle a par conséquent, à l'occasion de la destruction des navires néerlandais *Maria*, *Medea*, *Elsina Helena* et *Berkelstroom* par des bâtiments de guerre allemands, protesté énergiquement auprès du Gouvernement Allemand, en se

réservant de faire valoir tous droits des intéressés néerlandais à une indemnisation complète, indépendamment de la décision de la juridiction des prises allemande.

* * *

Le vapeur *Maria* appartenant à la ,,Holland Gulf Stoomvaartmaatschappij'' de Rotterdam et naviguant sous pavillon néerlandais, partit le 20 Juillet 1914 avec une cargaison de froment de Portland (Oregon, Etats Unis d'Amérique) pour Belfast et Dublin, et fut détruit le 21 septembre suivant par le croiseur allemand *Karlsruhe* après que l'équipage eut été mis en sûreté à bord du transport allemand *Crefeld.*

La Cour des Prises de Hambourg a prononcé son jugement dans cette affaire le 17 avril 1915; le navire ainsi que sa cargaison étaient déclarées de bonne prise. La société propriétaire du navire ayant interjeté appel de ce jugement la Cour Suprême des Prises de Berlin, par sa sentence du 5 octobre 1915, a confirmé le jugement de la Cour des Prises de Hambourg.

* * *

Le vapeur *Medea*, appartenant à la ,,Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij'' à Amsterdam, en route de Valence à Londres fut détruit le 25 Mars 1915 à la hauteur de Beachy Head par un sous-marin allemand, après que le temps eut été laissé à l'équipage de se rendre dans les chaloupes. Le navire était uniquement chargé de mandarines et d'oranges. Après que le sous-marin eut remorqué les deux chaloupes du *Medea* durant environ un quart d'heure, il démarra la remorque et abandonna l'équipage du *Medea* à son sort.

L'incident du *Medea* a donné lieu à un ample échange de vues entre les Gouvernements Allemand et Néerlandais. Les notes échangées à ce propos se trouvent ci-dessous.

La Cour des Prises de Hambourg a prononcé son jugement dans cette affaire le 13 août 1915. Le jugement déclarait le navire non-saisissable, attendu que la cargaison n'était point susceptible de confiscation.

Le ,,Reichs Kommissar'' ayant interjeté appel de ce jugement la Cour Suprême des Prises de Berlin, par sa sentence du 15 mai 1916, a condamné le navire et sa cargaison.

* * *

Note du Gouvernement Néerlandais relative à la destruction du vapeur „Medea", du 3 avril 1915.

Le vapeur *Medea* de la ,,Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij'' en route de Valence à Londres et chargé d'une cargaison d'oranges

fut arrêté dans la Manche par un sous-marin allemand le jeudi 25 mars vers neuf heures du matin. Le capitaine du *Medea* se rendit immédiatement à l'appel du sous-marin en lui envoyant son officier en second avec les papiers de bord. Après inspection de ces papiers le commandant du sous-marin laissa à l'équipage du *Medea* un délai de dix minutes pour quitter le navire, qu'il fit ensuite couler à coups de canon. Cet incident eut lieu à une distance d'environ quinze milles marins de la côte britannique, à la hauteur du bateau-phare *Royal Sovereign*. La cargaison était adressée en partie à l'ordre de l'expéditeur espagnol et en partie à des firmes privées à Londres. Les chaloupes dans lesquelles l'équipage du *Medea* s'était embarqué furent remorquées pendant une quinzaine de minutes par le sous-marin allemand qui ensuite les abandonna. Le commandant du sous-marin avait préalablement remis au capitaine du *Medea* une déclaration de la teneur suivante:

„Der Dampfer *Medea* Amsterdam wurde vernichtet da das Schiff Lebensmittel nach Londen (feindlicher Hafen) brachte und dem Dampfer keine genügende Prisenbesatzung gestellt werden konnte (§ 113 b. d. u. § 42 der Prisenordnung).

Fhr. v. Forstner.

Kapitän Leutnant und Kommandant eines deutschen Unterseebootes".

Les faits relatés ci-dessus appellent de la part du Gouvernement de la Reine les observations suivantes:

La destruction d'une prise neutre est un acte que le Droit International n'a jamais sanctionné. Il est vrai que la Déclaration de Londres l'admet, mais cette Déclaration n'étant ratifiée par aucun des signataires, le Gouvernement de la Reine — conformément à la communication que le Ministre des Pays-Bas fit au Département des Affaires Etrangères le 19 novembre 1914 — estime que ses dispositions ne font partie du Droit de Guerre établi que dans la mesure où elles ne s'en écartent pas. Conséquemment le Gouvernement Néerlandais ne peut admettre la légitimité de la destruction d'une prise neutre.

Cependant, même si la Déclaration de Londres avait été ratifiée et était entrée en vigueur, la destruction du vapeur *Medea* par le sous-marin allemand serait inadmissible pour les raisons suivantes:

L'article 48 de la Déclaration de Londres établit *comme règle* qu'un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais doit être conduit dans tel port qu'il appartiendra pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture.

L'article 49 ajoute que *par exception* un navire neutre saisi par un bâtiment belligérant et qui serait sujet à confiscation, peut être détruit si l'observation

de l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

Comme preuve additionnelle du caractère tout exceptionnel que les auteurs de la Déclaration attachèrent à la destruction, il y a lieu de rappeler que le droit de procéder à cette mesure extrême fut introduit dans le texte en vue seulement de l'impossibilité où pourraient se trouver des navires belligérants en pays d'outre-mer, n'ayant pas de bases maritimes dans ces parages, de conduire leurs prises dans un de leurs propres ports.

Pour tomber sous la vigueur de l'article 49 le navire neutre doit être sujet à confiscation. Par conséquent il n'est loisible au capteur de recourir à cette mesure extrême et irrémédiable que si, par un examen sérieux des données à sa disposition, il a obtenu la conviction qu'une Cour des Prises prononcerait la confiscation du navire.

L'article 50 impose au bâtiment capteur le devoir de *mettre en sûreté*, avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord du navire saisi.

Les signataires de la Déclaration de Londres n'avaient pas prévu l'emploi de sous-marins pour la répression du commerce de contrebande de guerre. Il est évident que dans la majorité des cas les sous-marins ne sont pas à même de remplir la condition de l'article 50. Ils ne disposent pas de l'espace nécessaire pour recueillir eux-mêmes les personnes se trouvant à bord des navires saisis et coulés, ils ne peuvent pas se faire accompagner par des bâtiments qui pourraient prendre ces personnes à bord, ils devront donc en général les abandonner dans les chaloupes, exposées aux périls de la mer, et leur sauvetage dépendra du hasard.

Or, dans le cas du *Medea*, le bâtiment capteur n'a point agi en conformité des dispositions précitées.

D'une part il n'a pas mis en sûreté l'équipage. Celui-ci, embarqué dans les chaloupes, fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire. Il ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer.

D'autre part le *Medea* n'était pas sujet à confiscation.

Ni la nature de la cargaison, ni l'indication des consignataires, ni le lieu de destination ne rendaient le navire confiscable:

1°. Etant donné le peu de substance nutritive que contiennent les oranges, elles ne peuvent raisonnablement être regardées comme servant à l'alimentation de l'homme; à plus forte raison, elles ne peuvent être considérées utiles à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance, ce qui en fin de compte est la base de la notion de „contrebande de guerre".

2°. Rien dans les papiers de bord n'indiquait comme destinataires des oranges les forces armées ou les administrations britanniques ni leurs agents; bien au contraire la pluralité des consignataires devait faire supposer que les oranges étaient simplement destinées à la consommation de la population civile.

3°. Le fait que le lieu de destination était Londres, ,,*port ennemi*'' comme il est constaté dans la déclaration du Commandant du sous-marin allemand, n'offrait aucun motif valable de saisie; ce motif n'aurait pas existé davantage si le Commandant avait substitué aux termes ,,port ennemi'' les mots ,,base de ravitaillement'', ,,base d'opération'' ou ,,place fortifiée'', car ces notions ne s'appliquent pas à un centre commercial aussi vaste que Londres du fait seul que l'armée ou la flotte ont la possibilité de s'y ravitailler ou qu'il s'y trouve une garnison et, non loin de la ville, un arsenal.

Il est difficile de concevoir l'intérêt que pouvait avoir l'Allemagne à empêcher qu'une cargaison d'oranges atteigne l'Angleterre. L'importance de ce résultat au point de vue stratégique n'était certainement pas proportionnée au préjudice irrémédiable que porte aux intérêts des propriétaires la destruction du navire.

En s'appuyant sur les considérations qui précèdent le Gouvernement Néerlandais proteste contre la destruction du vapeur *Medea* et se réserve de faire valoir les droits des intéressés à une réparation complète des dommages causés.

La Haye, le 3 avril 1915.

* * *

Réponse du Gouvernement Allemand à la Note du Gouvernement Néerlandais du 3 avril 1915, relative à la destruction du navire de commerce néerlandais „Medea" par un sous-marin allemand.

I.

Le Gouvernement Néerlandais a protesté contre la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand et s'est réservé de réclamer des dommages-intérêts pour les ressortissants néerlandais intéressées. Le Gouvernement Allemand ne saurait ni considérer comme bien fondée la protestation ni reconnaître qu'il y ait lieu à des dommages-intérêts, à moins qu'ils ne soient accordés par une décision de la juridiction des prises.

II.

D'après les rapports que l'Etat-major de la Marine allemande a reçus il s'agit des faits suivants. Le 25 mars 1915, à environ vingt milles marins de Beachy Head, le sous-marin allemand *U 28* aperçut un vapeur sous pavillon hollandais. Le commandant lui donna le signal de s'arrêter et le somma d'envoyer ses papiers par un bateau. Un officier du vapeur se rendit à bord

du sous-marin et déclara que son navire était chargé d'oranges à destination de Londres. Il résulta des papiers que le vapeur était le *Medea* d'Amsterdam en route de Burriona en Espagne pour Londres. Le commandant, considérant comme contrebande l'envoi destiné à Londres et ne pouvant conduire le vapeur dans un port allemand, se résolut à couler la prise. Il accorda à l'équipage un délai de dix minutes pour quitter le navire. Ce délai écoulé il immergea le vapeur à coups de canon, après avoir pris en garde les papiers de bord, et remorqua les chaloupes avec l'équipage dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une patache anglaise. Ce n'est qu'alors que, d'accord avec le capitaine néerlandais, il lâcha les chaloupes.

III.

Le Gouvernement Néerlandais reproche au commandant d'avoir ainsi procédé, en alléguant qu'il n'était pas en droit de considérer comme contrebande la cargaison du *Medea*.

1. De l'avis du Gouvernement Néerlandais, les oranges ne contiennent que peu de substance nutritive et ne sont pas de nature à servir à l'alimentation d'une armée belligérante dans le but d'en augmenter la force de résistance. Elles ne sont donc pas comprises sous le terme de ,,vivres'', de sorte qu'elles ne peuvent être traitées comme contrebande. Pour réfuter cette manière de voir, il suffira de rappeler le commentaire que donne à l'article 24, n°. 1er de la Déclaration de Londres le Rapport Général du Comité de Rédaction de la Conférence et qui est ainsi conçu: ,,Les vivres comprennent les produits nécessaires ou utiles à l'alimentation de l'homme, solides ou liquides''. Que les oranges soient utiles à l'alimentation d'une armée, c'est un fait qu'on ne saurait guère nier, surtout quand il s'agit des forces armées anglaises. En tout cas, il résulte des nombreux rapports parvenus au Gouvernement Allemand que le Gouvernment Britannique approvisionne ses troupes de ligne de fruits et de sucs de fruits, et qu'on a trouvé à plusieurs reprises les restes et les emballages de ces fruits ou sucs dans les tranchées-abris quittées par les Anglais.

2. Le Gouvernement Néerlandais estime que les papiers de bord du *Medea* ne contenaient pas la preuve de la destination ennemie des oranges, et que la pluralité des consignataires fait supposer, au contraire, que les oranges étaient destinées à la consommation de la population civile. Pour le moment, le Gouvernement Allemand laisse indécise la question de savoir si les papiers de bord justifient une pareille manière de voir. Pour le commandant du vaisseau de guerre, il suffisait que la destination ennemie de l'envoi fut établie par une présomption du Droit des Gens, c'est-à-dire par sa destination à une place fortifiée de l'ennemi qui, en même temps, sert de base d'opérations et de ravitaillement à ses forces armées. Cette présomption existe en elle-même et produit son effet alors même que la marchandise est adressée

non pas au Gouvernement ennemi directement ou à ses fournisseurs, mais à des consignataires quelconques.

3. Enfin le Gouvernement Néerlandais juge inadmissible d'appliquer à un centre aussi vaste que Londres les notions de ,,place fortifiée'', de ,,base de ravitaillement'' ou de ,,base d'opérations''. Une telle limitation de la présomption prévue à l'article 34 de la Déclaration de Londres ne paraît pas être justifiée puisqu'elle rendrait illusoires les dispositions de cet article. Indépendamment du fait qu'il faut considérer Londres comme place fortifiée, puisque ses approches maritimes sont défendues par des mines et des batteries et qu'il a au sud une ceinture de forts et de redoutes et des batteries au nord, Londres, avec ses docks, ses arsenaux et ses magasins, forme une base importante d'opérations et de ravitaillement et cela d'autant plus qu'il est notoire qu'actuellement le Gouvernement Britannique utilise dans une mesure extraordinaire les forces économiques de ce centre du commerce dans l'intérêt de l'armée.

IV.

D'ailleurs ce que le Gouvernement Néerlandais reproche principalement au sous-marin allemand ce n'est pas d'avoir considéré la cargaison comme contrebande, mais d'avoir coulé le *Medea*, mesure incompatible à son avis avec les principes du droit des gens.

1. Le Gouvernement Néerlandais paraît ne pas reconnaître du tout le droit de détruire des prises neutres et nie que les dispositions y relatives de la Déclaration de Londres fassent partie du droit des gens en vigueur. Il est à répondre que tous les délégués à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas, sont tombés d'accord à reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire ,,que les règles contenues dans les chapitres suivants répondent en substance aux principes généralement reconnus du droit international''. D'ailleurs l'histoire des guerres maritimes récentes compte tant de cas de destruction de prises neutres que dans certaines conditions la légitimité de ce moyen de guerre doit être considérée comme établie par la coutume internationale. Le n°. 113 du Règlement allemand sur les Prises a consacré cette coutume dans les termes employés par la Déclaration de Londres. Au début de la guerre le Règlement sur les Prises a été communiqué à tous les Etats neutres sans que personne ait protesté contre la disposition du numéro 113.

2. Le Gouvernement Néerlandais estime, en outre, que les conditions que la Déclaration de Londres a établies pour la destruction de prises neutres n'étaient pas remplies en l'espèce.

Le Gouvernement Néerlandais interprète la Déclaration de Londres dans ce sens qu'elle n'a voulu accorder aux navires belligérants le droit de détruire des prises neutres que dans les parages d'outre-mer, où ils n'ont pas de base maritime. Cette interprétation ne trouve de fondement ni dans le texte de la

Déclaration, ni dans les actes de la Conférence. On y a seulement exigé que la conduite de la prise pût compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé. On ne peut guère douter que ces conditions n'aient été remplies dans le cas du *Medea*. En effet, le bâtiment de guerre allemand se trouvait à proximité de la côte anglaise, en présence de forces navales ennemies considérablement supérieures, de sorte que toute tentative de conduire la prise dans un port allemand aurait amené la perte certaine du bâtiment de guerre sans parler du fait qu'elle l'aurait forcé de négliger complètement le but de ses opérations. Dans les cas où il est possible de conduire une prise devant le tribunal des prises, les sous-marins allemands profitent naturellement de cette possibilité. Pour preuve qu'il en est ainsi, il suffit de rappeler spécialement leur manière de procéder contre les vapeurs néerlandais *Batavier V* et *Zaanstroom*.

De l'avis du Gouvernement Néerlandais, la Déclaration de Londres ne permet la destruction d'une prise neutre que dans le cas où le commandant du bâtiment de guerre a obtenu la conviction que le navire et la cargaison sont réellement sujets à confiscation. Une telle exigence imposerait au commandant une tâche irréalisable. Dans la plupart des cas et notamment s'il s'agit de contrebande conditionnelle, la conviction absolue que la cargaison et le navire sont sujets à confiscation n'est obtenue qu'au cours de la procédure devant le tribunal des prises; mais dans les conditions où le droit d'arrêt et de visite est ordinairement exercé, le commandant doit se contenter d'un examen plus ou moins sommaire. Il ne s'expose à aucun reproche lorsqu'il se laisse diriger dans ses actes par les présomptions que prévoit le droit des gens. Dans de pareils cas, il est vrai, il procède à la destruction à son propre risque, attendu qu'il fait naître pour son Gouvernement une obligation d'indemnisation en cas que la preuve contraire de la présomption est fournie plus tard devant le tribunal des prises.

3. Enfin, la note du Gouvernement Néerlandais prétend qu'en procédent à la destruction, le commandant du bâtiment de guerre allemand n'a pas observé les prescriptions de la Déclaration de Londres concernant la mise en sûreté de l'équipage. Il est dit dans la note que, peu de temps après la destruction du navire, il a abandonné l'équipage à son sort dans ses chaloupes de sorte que cet équipage n'a été sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer. Cette allégation est en complète contradiction avec le rapport officiel du commandant allemand et, par conséquent, ne peut être considérée comme répondant à la réalité. Bien au contraire, le commandant a évidemment pris toutes les mesures propres à assurer le sauvetage de l'équipage.

V.

D'après ce qui précède, la destruction du *Medea* s'est opérée sans violation d'aucune des règles du droit des gens. Toutefois il est bien entendu que

l'incident en son entier est soumis à l'examen de la juridiction allemande des prises, en conformité de l'article 51 de la Déclaration de Londres et du § 1er n°. 2 du Règlement allemand sur les Prises. Immédiatement après l'arrivée des papiers de bord, la procédure des prises a été ouverte devant le tribunal des prises à Hamburg et elle apportera la décision des questions de savoir si la destruction de la cargaison et du navire a été nécessaire au sens de l'article 49 de la Déclaration de Londres, si la propriété détruite est sujette à confiscation et, le cas échéant, si et dans quelle mesure les propriétaires ont droit à des dommages-intérêts. Dans la procédure, les propriétaires du navire et de la cargaison auraient, conformément à l'article 34, alinéa 3, de la Déclaration de Londres, la faculté de prouver que la cargaison était de destination pacifique, et que, en conséquence, elle n'avait pas le caractère de contrebande. Si cette preuve n'est pas faite, le Gouvernement Allemand, suivant les principes du Droit des Gens, n'est pas obligé à payer des dommages-itérêts; si, au contraire, elle est faite, on reconnaîtra une juste indemnité aux propriétaires du navire et de la cargaison.

Berlin, le 22 avril 1915.

* * *

Seconde Note du Gouvernement Néerlandais relative à la destruction du vapeur „Medea".

Par sa note du 22 avril 1915 le Gouvernement Impérial Allemand a communiqué au Gouvernement Royal des Pays-Bas sa réponse aux observations que celui-ci avait présentées dans sa note du 3 avril 1915 au sujet de la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea*.

Le Gouvernement de la Reine a soumis la réponse du Gouvernement à un examen sérieux.

Tout en se réservant de revenir, s'il y a lieu, après la décision de la Cour des Prises allemande, sur toute autre question traitée dans sa note du 3 avril 1915 et dans la réponse du Gouvernement Impérial, le Gouvernement de la Reine croit devoir mettre au point dès à présent les quelques questions suivantes.

Le Gouvernement de la Reine a fait connaître que dans son opinion la destruction d'une prise neutre est un acte que le Droit International n'a jamais sanctionné et qui n'y a non plus été introduit par la Déclaration de Londres, vu que cette Déclaration n'a pas été ratifiée.

En réponse le Gouvernement Impérial a rappelé que tous les délégués à la Conférence de Londres, y compris celui des Pays-Bas, étaient tombés d'accord pour reconnaître d'une manière expresse dans la disposition préliminaire de la Déclaration, que les règles contenues dans cette convention répondent, en substance, aux principes généralement reconnus du droit des gens.

Cependant il est notoire que les règles contenues dans ladite Déclaration ont été adoptées de part et d'autre dans un large esprit de conciliation et que la Déclaration constitue dans son ensemble indivisible une oeuvre de transaction, de concessions mutuelles. Pour ce qui concerne la question de la destruction des prises neutres il y a lieu de rappeler tout spécialement que, dans leurs différents memorandums présentés avant la Conférence de Londres, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Japon et les Pays-Bas s'étaient prononcés formellement contre la légitimité de pareille destruction. Il est à noter en outre que dans l'ordre d'idées poursuivi par les Puissances signataires l'application de la Déclaration serait placée sous le contrôle de la Cour Internationale des Prises, qui toutefois n'a pas été établie.

Le Gouvernement de la Reine n'ignore pas qu'il y a eu des cas de destruction de prises neutres, mais il ne saurait reconnaître que la répétition d'actes illégitimes puisse établir une coutume internationale revêtue par cela même d'un caractère de légitimité.

En ce qui concerne enfin la disposition du numéro 113 du Règlement allemande sur les Prises le Gouvernement de la Reine doit observer que le fait qu'il n'a pas expressément protesté contre cette disposition ne signifie guère qu'il en a reconnu la validité et partant qu'il a perdu le droit de s'opposer à son application à un navire néerlandais.

Ainsi qu'il résulte du paragraphe II et du paragraphe IV, sous 3, de la note allemande, les déclarations du capitaine du *Medea* et le rapport officiel du commandant du sous-marin allemand *U 28*, diffèrent sensiblement quant à la question de savoir si le commandant dudit bâtiment de guerre a ou non satisfait à la prescription de la Déclaration de Londres concernant la mise en sûreté par un navire belligérant de l'équipage d'une prise neutre qu'il se détermine à détruire.

D'une part le capitaine du *Medea* déclare que l'équipage après s'être embarqué dans deux chaloupes, fut abandonné par le sous-marin peu de temps après la destruction du navire et ne fut sauvé que quelques heures plus tard par un bâtiment rencontré par hasard en pleine mer; d'autre part le commandant du *U 28* soutient que les chaloupes avec l'équipage ont été remorquées par le sous-marin dans la direction de Beachy Head jusqu'à l'apparition d'une patache anglaise et que ce n'est qu'alors que, *d'accord avec le capitaine néerlandais*, il a lâché les chaloupes.

Le capitaine du *Medea*, interrogé au sujet de cette divergence, a persisté dans ses assertions antérieures. Il a notamment déclaré sous serment ce qui suit: „Après que les chaloupes eurent été remorquées pendant un quart d'heure environ un matelot se rendit à l'arrière du sous-marin et lui cria quelques mots en allemand en faisant le mouvement de démarrer la remorque. Trois officiers du *U 28* se trouvaient alors sur le pont de ce bâtiment de guerre. Par suite de la haute mer et du vent qui s'était levé le capitaine,

bien que sachant assez bien la langue allemande, ne put entendre ce que le matelot allemand lui criait. Toutefois il fit signe d'avoir compris qu'on allait le lâcher, après quoi les chaloupes furent abandonnées par le sous-marin. En ce moment aucun vapeur ne se dessinait à l'horizon; rien que la voile d'un simple bateau de pêche n'était visible des chaloupes.

La chaloupe de l'officier en second, plus légère à la voile, s'éloigna de plus en plus de celle du capitaine et ne rencontra qu'après trois heures de navigation un contre-torpilleur anglais; les hommes qui se trouvaient dans la chaloupe du capitaine ne furent sauvés qu'une heure plus tard par le même bâtiment de guerre.''

Le Gouvernement de la Reine ne peut admettre que les dépositions sous serment du capitaine du *Medea* ne seraient pas en tous points véridiques.

La Haye, le 4 juin 1915.

* * *

Note Verbale du Département Impérial des Affaires Etrangères à la Légation Royale des Pays-Bas à Berlin, du 31 juillet 1915.

Se référant à la ,,Réponse du Gouvernement Royal des Pays-Bas'' du 4 juin dr., relative à la destruction du navire de commerce néerlandais *Medea* par un sous-marin allemand, le Département Impérial des Affaires Etrangères a l'honneur de transmettre à la Légation Royale des Pays-Bas le mémoire ci-joint sur les mesures prises par le commandant du sous-marin allemand *U 28* pour mettre en sûreté l'équipage du *Medea*.

Berlin, le 31 juillet 1915.

* * *

Aufzeichnung über die durch den Kommandanten des deutschen Unterseeboots „U 28" zur Sicherung der Besatzung des niederländischen Dampfers „Medea" getroffenen Massnahmen.

Zwischen der eidlichen Aussage des Kapitäns des holländischen Dampfers *Medea* und der dienstlichen Meldung des Kommandanten des deutschen Unterseeboots *U 28* besteht nur ein scheinbarer Widerspruch.

Der Kapitän gibt zu, den Zuruf vom Unterseeboot soweit verstanden zu haben, dass auf diesem die Absicht bestand, die geschleppten Boote loszuwerfen. Sein Einverständnis damit hat er dann durch sein sofortiges, widerspruchloses Loswerfen deutlich bekundet.

Dass der Kapitän ausser einem Fischerfahrzeug keinen Dampfer gesehen hat, erklärt sich einfach daraus, dass das auf das Unterseeboot zuhaltende englische Wachtboot von dem hoch aus dem Wasser hervorragenden Turme

des Unterseeboots früher gesehen werden konnte, als von den tief im Wasser liegenden Booten aus. An der Tatsache, dass der Unterseebootskommandant auf Grund seiner Wahrnehmung die baldige Aufnahme der in den Booten befindlichen Mannschaft als ausser jedem Zweifel annehmen durfte, ändert die von dem Kapitän dargelegte Anschauung über die Sachlage nichts. Der Unterseebootskommandant war zu dieser Annahme umsomehr berechtigt, als sich nach der eigenen Aussage des Kapitäns ein Fischerfahrzeug in sichtbarer Nähe befand. Das Unterseeboot hat alles für die sichere Rettung der Dampfermannschaft nötige getan, indem es sie bis in die Nähe dieses Fischerfahrzeuges geschleppt hat.

* * *

Lettre du Ministre des Pays-Bas au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères à Berlin.

Berlin, le 16 octobre 1915.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

En me référant à la note verbale du 31 juillet dr. nr. III a 14276/108114, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement a soumis les arguments énoncés dans l'annexe de la note précitée à un examen attentif et ne croit pas pouvoir passer sous silence certaines erreurs qu'il y a trouvées.

Le Gouvernement de la Reine n'admet pas le droit des belligérants de détruire des navires de commerce neutres. Même en se plaçant au point de vue du Gouvernement Impérial que cette destruction est admissible dans les conditions susindiquées, les *sous-marins* ne peuvent pas, à l'avis du Gouvernement de la Reine, se prévaloir de ce droit vu qu'ils ne sont pas en mesure de satisfaire à ces conditions.

Dans le cas présent les personnes se trouvant à bord du *Medea* ne furent pas mises en sûreté, ayant été abandonnées dans des chaloupes en pleine mer, loin de tout secours. L'assertion que le câble de remorque aurait été délié par l'équipage du *Medea* est contraire à la déclaration assermentée du capitaine de ce navire, d'après laquelle ce câble fut délié par le sous-marin allemand. Cette déclaration est d'ailleurs corroborée par le fait que toute chaloupe possède un câble de remorque, qui est attaché par une épissure à un anneau sur la proue, de sorte que le câble doit toujours être largué par le navire qui remorque.

Ensuite la „Aufzeichnung" susvisée prétend que les chaloupes du *Medea* auraient été remorquées jusque dans le voisinage du bateau pêcheur mentionné dans la note du Gouvernement de la Reine du 4 juin dr. Le fait qu'il n'est pas fait mention de ce bateau pêcheur dans le rapport allemand démontre que le voisinage de ce bateau n'a pas contribué à faire supposer au

commandant du sous-marin que la sécurité de l'équipage du *Medea* était suffisamment garantie.

Le commandant du *U. 28* n'a pas pris soin d'avertir ce bateau pêcheur de la présence des chaloupes en détresse.

Le Gouvernement de la Reine ne peut s'expliquer cette manière d'agir que par la supposition que le commandant s'est fait guider par le souci de la sécurité de son propre navire, et qu'en vue de cette sécurité il lui était impossible de remorquer les chaloupes plus loin et d'avertir le bateau pêcheur susvisé.

Mais si le commandant d'un sous-marin est obligé en vue de sa propre sécurité d'abandonner l'équipage d'un navire torpillé dans une mer houleuse, loin de tout secours — l'équipage du *Medea* a été sauvé par hasard par un contre-torpilleur anglais, après avoir râmé pendant 3 heures et parcouru une distance de 12 lieues — il est prouvé une fois de plus qu'un sous-marin ne peut pas satisfaire à la condition de l'article 50 de la Déclaration de Londres.

Veuillez etc.

(signé) GEVERS.

* * *

La goélette franche néerlandaise *Elsina Helena* faisait route de Norvège à Poole (Angleterre) avec un chargement de bois raboté et bouveté, destiné à une firme anglaise, lorsqu'elle fut coulée le 3 avril 1916 par le sous-marin allemand *U. 30*. Le Ministre de S. M. à Berlin agissant selon les instructions reçues à ce sujet du Ministre des Affaires Etrangères a protesté contre la destruction de ce bâtiment néerlandais auprès du Gouvernement Impérial. Jusqu'à présent ce litige n'a pas encore été porté devant une Cour des Prises allemande.

* * *

La marine allemande a également coulé le 24 avril 1916 le vapeur néerlandais *Berkelstroom*, affrêté à cueillette et faisant route d'Amsterdam à Londres. La cargaison se composait en majeure partie de carton-paille et cet article ne saurait être considéré comme contrebande. Aucun objet de contrebande absolue ne se trouvait à bord; les marchandises qui auraient pu en cas de destination ennemie être considérées comme contrebande conditionnelle étaient loin de constituer soit par leur valeur, soit par leur poids, soit par leur volume, soit par leur frêt, plus de la moitié de la cargaison; par conséquent la destruction du navire n'eût même pas été permise d'après les dispositions de la Déclaration de Londres.

Le Ministre des Affaires Etrangères a adressé à ce sujet au Gouvernement Impérial la note en date du 23 mai 1916 dont le texte suit.

La réponse du Gouvernement Impérial en date du 9 juillet 1916 ainsi que la réplique du Gouvernement Néerlandais sont également reproduites ci-dessous.

* * *

Note Verbale du Gouvernement Néerlandais au Gouvernement Allemand du 23 mai 1916, relative à la destruction du vapeur „Berkelstroom".

Le 24 avril dernier le vapeur néerlandais *Berkelstroom* en route d'Amsterdam à Londres fut arrêté à 52° 4′ de latitude nord et à 2° 30′ de longitude est par le sous-marin allemand *U. B. 18*. Après inspection des papiers le commandant du sous-marin déclara d'abord qu'il conduirait le *Berkelstroom* à Zeebruges. Mais, ayant consulté le commandant d'un autre sous-marin allemand, arrivé sur ces entrefaites, il résolut de couler le navire. Lorsque l'équipage eut quitté le vaisseau l'un des sous-marins procéda à sa destruction, tandis que l'autre se mit à remorquer les trois chaloupes dans la direction du bateau-phare *Noord-Hinder*. A l'approche d'un avion britannique le sous-marin plongea, après avoir tâché de délier le câble de remorque qui cependant resta accroché à un des appareils du navire allemand. En coupant immédiatement le câble l'équipage du *Berkelstroom* a pu empêcher les chaloupes d'être submergées. Aprés avoir navigué quatre heures il fut sauvé par un croiseur britannique.

Le Gouvernement de la Reine a déjà à différentes reprises fait connaître au Gouvernement Impérial que dans son opinion la destruction de prises neutres est un acte illégitime et il a démontré que la prescription de la Déclaration de Londres qui dans des cas exceptionnels autorise pareil acte ne peut être considérée comme faisant partie du Droit des Gens établi.

La caractère grave de la destruction de prises neutres s'accentue quand un belligérant va jusqu'à couler des navires qui, même d'après les prescriptions de la Déclaration de Londres, n'en seraient pas susceptibles. Le *Berkelstroom* était chargé en majeure partie de carton, article qui ne peut être classé comme contrebande de guerre, et les marchandises qui auraient pu être confisquées si elles avaient eu la destination ennemie, ne formaient ni par leur valeur, ni par leur poids, ni par leur volume, ni par leur frêt plus de la motié de la cargaison. Au point de vue de la Déclaration de Londres, aussi bien que du Règlement des Prises allemand, la destruction était donc sans aucun doute illégitime. Elle était aussi sans aucune excuse, sans aucune circonstance atténuante.

Certes, la juridiction des prises allemande ne pourra que reconnaître l'illégitimité de cet acte et allouer une indemnisation pécuniaire aux intéressés. Mais pareille décision ne réparera pas le tort infligé aux intérêts du pays lequel, à une époque où le tonnage de la flotte néerlandaise a déjà considérablement diminué par suite de la façon dont la guerre est conduite, se voit à

nouveau privé d'une partie de ce tonnage par un acte illégitime de la Marine de guerre allemande.

De plus la destruction du *Berkelstroom* a été marquée par un détail extrêmement sérieux en ce qu'il dénote d'une manière frappante la mentalité d'un commandant de sous-marin, responsable envers l'Amirauté Impériale de la façon dont il exécute ses instructions. Lorsque le commandant de l'*U. B. 18* eut décidé de couler le navire, le capitaine du *Berkelstroom* insista auprès de lui sur le fait que la proportion entre les articles dits de contrebande conditionnelle se trouvant à bord et la cargaison entière n'était point de nature à justifier la destruction du navire, et il offrit de jeter à la mer tout ce qui était susceptible d'être considéré comme contrebande.

D'après les dépositions assermentées du capitaine et du second du *Berkelstroom* le commandant de l'*U. B. 18* répondit que *toute* marchandise transportée vers l'Angleterre était de la contrebande, et que *tout* vaisseau se dirigeant vers ce pays serait coulé.

Cette assertion étonnante jointe à toute la façon de procéder du commandant de ce sous-marin allemand porte à croire qu'il ignorait les principes fondamentaux du droit des prises, tel qu'il est élaboré dans la „Prisenordnung", ou bien qu'il comptait, pour s'en écarter, sur l'approbation de l'Amirauté.

La conduite dudit commandant exige un désaveu formel, la destruction du *Berkelstroom* une réparation complète.

Le Gouvernement de la Reine est en droit de s'attendre à cette double satisfaction de la part du Gouvernement Impérial.

La Haye, le 23 mai 1916.

* * *

Note Verbale du Département Impérial des Affaires Etrangères à la Légation Royale des Pays-Bas à Berlin, du 9 juillet 1916.

En réponse à la note verbale du 24 mai dr., relative à l'immersion du vapeur néerlandais *Berkelstroom* par un sous-marin allemand, le Département Impérial des Affaires Etrangères a l'honneur de faire savoir ce qui suit à la Légation Royale des Pays-Bas.

Il résulte de l'enquête faite par les autorités de la marine allemande qu'au cours des opérations dirigées contre le commerce maritime avec l'ennemi le vapeur *Berkelstroom* a été saisi le 24 avril dr. et immergé par deux sous-marins allemands. Le navire, venant d'Amsterdam et se rendant à Londres, avait à bord, outre une cargaison de carton de paille et de papier, du cacao, des poissons frais, des muscades, de l'huile d'amande, de l'huile d'os, du chanvre, des couvertures en laine et des ampoules. Après avoir examiné les papiers de bord, les commandants des sous-marins furent convaincus que la partie de la cargaison qui constituait de la contrebande formait par sa valeur

plus de la moitié de la cargaison. Comme, par suite de l'approche de forces ennemies, ils ne pouvaient pas conduire le *Berkelstroom* dans un port de l'Allemagne ou du territoire occupé sans mettre en danger les sous-marins, les commandants coulèrent le navire, après avoir donné l'ordre à l'équipage de s'embarquer dans les chaloupes de sauvetage. Le commandant de l'un des sous-marins prit ces chaloupes à la remorque dans la direction de la côte jusqu'au moment où l'apparition d'un avion ennemi le força à lâcher la remorque et à plonger.

Si le Gouvernement Néerlandais maintient à cette occasion sa protestation de principe contre l'immersion de navires neutres par une Puissance belligérante, le Gouvernement Allemand ne peut que se référer aux explications qu'il a faites lors de l'immersion du navire néerlandais *Medea*. C'est-à-dire, il considère l'immersion de navires neutres, dans les conditions prévues dans la Déclaration de Londres, comme parfaitement justifiée et il répète ne pouvoir reconnaître que la protestation du Gouvernement Néerlandais soit fondée.

Quant à la question de savoir si la manière d'agir des commandants allemands est justifiée par les faits, c'est la juridiction allemande des prises qui en décidera. Il faudra examiner surtout si la contrebande qui se trouvait sur le navire formait plus de la moitié de la cargaison puisqu'autrement le navire n'était pas sujet à la confiscation et par conséquent ne pouvait être non plus immergé. Le rapport du commandant a été immédiatement envoyé au tribunal impérial des prises à Hambourg et le Gouvernement Allemand se remet aux soins des intéressés néerlandais de faire valoir leurs réclamations par devant ce tribunal.

En second lieu, le Gouvernement Néerlandais a porté plainte de la conduite des commandants des sous-marins à un double point de vue. D'abord, le commandant qui a remorqué les chaloupes du *Berkelstroom* aurait, en plongeant, mis en danger la vie de l'équipage. Il suffit de comparer le rapport officiel du commandant avec les déclarations de l'équipage néerlandais pour trouver l'explication de cet incident. Car il en résulte qu'à l'approche de l'avion ennemi le sous-marin a laissé tomber à temps le câble par lequel il remorquait les chaloupes et que, par un hasard malheureux, l'amarre s'enroula autour du périscope de sorte qu'il a fallu la couper. Il est bien entendu que le commandant allemand ne peut pas être rendu responsable de cet incident regrettable.

En outre, le Gouvernement Néerlandais s'est plaint tout spécialement d'une remarque du commandant de l'un des sous-marins qui aurait dit que „toute marchandise transportée en Angleterre était de la contrebande et que tout vaisseau se dirigeant vers ce pays serait coulé." Les commandants des deux sous-marins ont été invités à s'expliquer à ce sujet et ont déclaré formellement qu'ils n'avaient fait aucune remarque de ce genre. D'ailleurs l'affirmation du capitaine du *Berkelstroom* reproduite par le Gouvernement Néerlandais est infirmée rien que par le fait qu'elle s'éloigne sensiblement de celle que le même capitaine a faite envers d'autres personnes; ainsi, d'après ce qu'il a

dit à un agent du *Nieuwe Rotterdamsche Courant* dont le rapport est publié dans le numéro de ce journal en date du 30 avril dr., matin, les commandants lui auraient fait savoir que chaque navire transportant des vivres à destination d'Angleterre serait détruit quelle qu'en soit la quantité. Dans l'une et dans l'autre de ces versions, la remarque imputée aux commandants est d'autant peu vraisemblable, qu'elle aurait été parfaitement contraire aux instructions explicites données par les autorités maritimes allemandes et à la manière dont les forces navales allemandes font la guerre.

Berlin, le 9 juillet 1916.

* * *

Note Verbale de la Légation Royale des Pays-Bas au Département Impérial des Affaires Etrangères à Berlin, du 15 juillet 1916.

La Légation Royale des Pays-Bas n'a pas manqué de donner connaissance à son Gouvernement de la Note Verbale du Département Impérial des Affaires Etrangères du 9 juillet dernier, n°. III*a* 11446/120979, relative à l'immersion du vapeur néerlandais *Berkelstroom* par un sous-marin allemand.

En réponse la Légation Royale a été chargée et a l'honneur de faire savoir au Gouvernement Impérial que celui de la Reine ne peut pas désister du point de vue exposé dans sa note du 23 mai dernier, sauf en ce qui concerne l'incident du câble de remorque, qui du reste n'est qu'un détail non-essentiel, et dont l'explication donnée par le commandant du sous-marin est admissible.

Selon l'avis du Gouvernement Néerlandais le jugement de la cour des prises nationale à laquelle l'affaire sera soumise par le Gouvernement Allemand ne pourra, quel qu'il soit, rien enlever au caractère foncièrement illégitime de la destruction du *Berkelstroom* au point de vue du droit des gens, ni exonérer le commandant en ce qui concerne sa manière de procéder. Celle-ci reste inexcusable non seulement par les termes qu'il employa et pour lesquels les déclarations assermentées du capitaine et du second officier du *Berkestroom* continuent à faire foi aux yeux du Gouvernement Néerlandais, mais aussi par la décision non moins subite qu'arbitraire du commandant du sous-marin de recourir au moyen extrême de la destruction.

Un examen moins superficiel des papiers de bord eût convaincu ce dernier, que la cargaison du *Berkelstroom* ne tombait en aucun sens sous le régime de l'article 113 du Règlement des Prises allemand, corespondant à l'article 49 de la Déclaration de Londres.

En vue de ce qui précède et indépendamment de la sentence que prononceront les cours des prises en Allemagne auxquelles l'affaire du *Berkelstroom* sera déférée, le Gouvernement de la Reine ne peut et ne pourra que maintenir les conclusions de sa note du 23 mai dernier.

Berlin, le 15 juillet 1916.

ATTAQUES AÉRIENNES CONTRE DES NAVIRES NÉERLANDAIS.

Plusieurs fois des navires néerlandais ont été l'objet d'attaques de la part de forces aériennes allemandes.

Mais comme les bombes lancées n'ont pas atteint leur but, il n'y eut ni morts ni blessés ni même dégâts matériels. Toutefois, cela n'empêche que les aviateurs allemands ont, à l'encontre de tout droit, mis en danger la vie de sujets néerlandais, ce qu'ils auraient pu éviter s'ils avaient fait tout leur possible, ainsi qu'on avait le droit de s'y attendre, pour s'assurer de la nationalité des navires dont ils s'agissait.

Aussi le Gouvernement Néerlandais a-t-il protesté énergiquement contre la conduite des aviateurs allemands. Il s'est placé au point de vue que, puisque la proclamation de l'Allemagne déclarant zone de guerre les eaux entourant l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, y compris la Manche, est contraire au Droit des Gens, les aviateurs allemands ne pourraient puiser dans cette proclamation le droit d'attaquer des navires neutres se trouvant dans lesdites eaux.

On trouvera ci-dessous une courte relation des événements ainsi que des démarches auxquelles ils ont donné lieu de la part du Gouvernement Néerlandais.

* * *

D'après les déclarations faites au Gouvernement Néerlandais le vapeur néerlandais *Zevenbergen*, se trouvant le 21 mars 1915 à 11 heures du matin à 51° 42′ Latitude Nord et 20° 7′ Longitude Est, fut attaqué par un aéroplane allemand qui lança deux bombes lesquelles firent explosion. A bord du bateau, qui déjà naviguait sous pavillon néerlandais, on avait pris, dès qu'on eut aperçu l'aéroplane, toutes les mesures nécessaires pour signaler encore davantage le caractère neutre du navire. Le drapeau néerlandais fut hissé à chacun des mâts tandis que le signal international indiquant le nom du navire et deux drapeaux néerlandais furent étendus sur le pont. Tout cela se passa avant que l'aéroplane vint survoler le bateau. En outre, le nom du navire était inscrit à bâbord et à tribord à la proue et à la poupe.

Conformément à ses instructions le Ministre des Pays-Bas à Berlin porta le 25 mars 1915 les faits ci-dessus exposés à la connaissance du Gouvernement

Allemand et protesta en même temps contre la mise en péril de l'équipage d'un navire néerlandais.

Là-dessus le Gouvernement Allemand communiqua au Gouvernement Néerlandais, le 10 avril 1915, le rapport des autorités navales allemandes relatif aux agissements de l'aéroplane allemand susvisé pendant le 21 mars 1915, lequel rapport s'écarte considérablement sur plusieurs points des déclarations de l'équipage du *Zevenbergen* et conclut que le *Zevenbergen* n'a pas été attaqué.

L'échange de vues qui s'en est suivi avec le Gouvernement Allemand n'a pu amener un accord au sujet des faits. Tandis que d'après les déclarations de tous les témoins oculaires néerlandais, un aéroplane allemand a jeté des bombes vers le *Zevenbergen* qui ont fait explosion à courte distance du bateau en projetant une colonne d'eau, l'aviateur allemand, entendu à ce sujet par les autorités allemandes, nie avoir lancé des bombes sur le *Zevenbergen* et allègue que pour entrer en rapport avec ledit navire et déterminer ainsi sa nationalité, il a lancé des fusées (Leuchtsterne) à proximité immédiate du navire et que ces objets stridents et éclatant avec fracas peuvent avoir produit sur l'équipage du *Zevenbergen* l'impression de bombes.

Le capitaine du *Zevenbergen*, itérativement entendu, soutient que les objets qui ont fait explosion n'étaient pas des „Leuchtsterne" mais bien des bombes à en juger par la colonne d'eau projetée, l'éclat et les secousses de tout le navire.

* * *

Le 29 mars 1915, entre 10 et 11 heures du matin, le bateau de pêche néerlandais *Hibernia* pêchait à environs 54° 15′ Latitude Nord et 5° 30′ Longitude Est, lorsqu'un aéroplane s'approcha du côté du soleil, d'où, après qu'il eut survolé plusieurs fois le bateau en mouvement de va- et vient, une bombe fut lancée qui fit explosion dans l'eau non loin du navire. D'après la déclaration du patron celui-ci fit hisser le drapeau néerlandais dès qu'il vit arriver l'aéroplane. A l'encontre de ces dires on allègue du côté allemand que nonobstant les signaux réitérés de l'aéroplane, le drapeau ne fut pas hissé à bord de *l'Hibernia*.

Bien que le Gouvernement Allemand, s'appuyant sur les rapports qui lui étaient fournis, n'ait pu reconnaître comme légitimes les protestations néerlandaises, il n'a pas hésité à exprimer ses regrets au regard de cet événement.

* * *

Le bateau de pêche néerlandais *'s Gravenhage* se trouvait le 12 mai 1915, vers 5 heures du matin, à 53° 32′ Latitude Nord et 5° 42′ Longitude Est (donc à environ 5 milles de l'île d'Ameland) lorsqu'il fut attaqué par un aéroplane allemand qui lança trois bombes lesquelles firent explosion.

Non loin du *'s Gravenhage* pêchaient le *Dolfijn* et le *Dordrecht* d'où l'on remarqua le lancement des bombes. Le pavillon néerlandais flottait sur le *'s Gravenhage* de sorte que le bateau était reconnaissable comme navire neutre.

D'ordre du Gouvernement Néerlandais, le Ministre des Pays-Bas à Berlin communiqua, le 28 mai 1915, au Gouvernement Allemand les dépositions des témoins et protesta en même temps contre les agissements de l'aviateur allemand.

Dans sa réponse du 7 août le Gouvernement Allemand dit que, bien qu'il regrettât l'attaque qui naturellement n'avait pas été dirigé à dessein contre un navire néerlandais, il ne pouvait admettre la justesse de la protestation, attendu que le *'s Gravenhage*, en ne battant pas le pavillon néerlandais, s'était rendu suspect et qu' ainsi l'aviateur allemand n'encourait aucun blâme. Une enquête complémentaire faite par les autorités néerlandaises a cependant confirmé entièrement les premières dépositions des pêcheurs néerlandais.

* * *

Le 29 juillet 1915 le bateau à moteur néerlandais *Cornelis* fut attaqué à environ 51° 50′ Latitude Nord et 2° 58′ Longitude Est par un aéroplane allemand qui lança quatre bombes lesquelles firent explosion.

Les déclarations allemandes s'écartent des dépositions néerlandaises.

D'après l'exposé des faits émanant du côté allemand, le bateau ne battait pas le pavillon néerlandais qu'il ne montra qu'après l'attaque.

Le capitaine et l'équipage du *Cornelis* affirment que le bateau portait à la hampe de derrière un drapeau néerlandais de petit modèle et qu'en outre les couleurs néerlandaises étaient peintes à l'extérieur du bâteau environ au milieu de la coque.

A la protestation du Ministre des Pays-Bas du 10 août 1915 le Gouvernement Allemand répondit le 23 septembre 1915 que, bien que dans les circonstances actuelles on ne pût reprocher à l'aviateur ses agissements dans la zone de guerre, il n'hésitait pas à exprimer au Gouvernement Néerlandais ses sincères regrets à propos de ce déplorable incident.

L'EXERCICE DU DROIT DE PÊCHE DANS LA MER DU NORD À LA HAUTEUR DES CÔTES ALLEMANDES.

Le Ministre d'Allemagne, par des communications du 4 janvier et 10 février 1915, fit part au Gouvernement de la Reine des limitations apportées à la liberté de la navigation dans la Mer du Nord à la hauteur des côtes allemandes.

Ces communications de l'Etat-Major naval allemand ne donnèrent point lieu à des objections de la part du Gouvernement Néerlandais pour les mêmes motifs qui lui firent s'abstenir de protester contre la fermeture des ports anglais pour les navires neutres et contre les entraves de fait apportées par la marine britannique à l'exercice de la pêche dans la partie de la mer libre, voisine de la côte orientale britannique.

Il importe de remarquer que le Gouvernement Britannique tout comme le Gouvernement Allemand fondit la nécessité d'écarter les bateaux de pêche du voisinage de leurs côtes sur le danger de la pose de mines sous pavillon neutre.

Les deux gouvernements furent invités à donner connaissance des cas où il y aurait eu abus du pavillon néerlandais.

Dans sa première communication le Gouvernement Allemand parla du golfe allemand et *domaine maritime avoisinant*. Il appert des faits signalés ci-dessous que cette dernière expression comprend tout le domaine qui se trouve dans une circonférence ayant un rayon de 100 milles marins avec Helgoland comme centre.

Le 12 avril 1915 treize chalutiers furent déroutés sur Cuxhaven sous la prévention de s'être prêtés à des services contraires à la neutralité. Six d'entre eux furent le 15 avril suivant autorisés à reprendre la mer après avoir vendu leur provision de pêche et s'être fournis de vivres et de charbon. Les sept autres furent conduits à Hambourg. De ces sept chalutiers, six furent relaxés le 23 avril et le septième le 26 avril 1915.

Sur ces entrefaites il résulta des communications des autorités allemandes au Ministre des Pays-Bas à Berlin que les chalutiers se trouvant dans le domaine compris dans une circonférence ayant un rayon de 100 milles marins et dont Helgoland est le centre seraient suspects de s'y trouver avec des intentions hostiles.

Le Gouvernement Allemand répondit par l'affirmative à la question de savoir si ce domaine comprenait également les zones d'au moins 30 milles

marins de large le long des côtes néerlandaises et danoises et ne se trouvant pas à plus de 100 milles marins d'Helgoland.

Les armateurs des 13 chalutiers ont introduit des actions en dommages-intérêts pour l'arrestation de leurs chalutiers.

* *
*

Communication du Ministre d'Allemagne du 4 janvier 1915.

Durch Deutsche Seestreitkräfte ist festgestellt worden, dass sich britische Fischerfahrzeuge in der Nordsee neutraler Flaggen, insbesondere der Niederländischen bedienen und sich den Anschein geben zu fischen, offenbar um für die Britische Flotte unauffälig Beobachtungs- und Nachtrichtendienste zu leisten. Die von der Britischen Regierung für Dienstleistungen dieser Art seinerzeit ausgesetzten Belohnungen dürften einen besonderen Ansporn hierzu bilden. Wiederholt wurden derartige verdächtige Fahrzeuge sogar in der Deutschen Bucht angetroffen.

Bei dieser Sachlage sieht sich die Kaiserliche Regierung, in berechtiger Wahrung dringender Interessen der Seekriegführung gezwungen, gegen alle verdächtig erscheinenden Fischerfahrzeuge, die innerhalb der Deutschen Bucht und des an sie grenzenden weiteren Seegebiets angetroffen werden, geeignet scheinende militärische Massnahmen zu ergreifen.

Auch weist die Kaiserliche Regierung darauf hin, dass das Befahren dieser Gebiete auszerhalb der für die Ansteuerung der Deutsche Fluszmündungen vorgeschriebenen Wege (Nachrichten für Seefahrer n°. 2770/14 und 3093/14) trotz aller etwa von den deutschen Seestreitkräften geübten Vorsicht mit ernster Gefahr verbunden ist. Er wird daher dringend empfohlen, dass Fischerfahrzeuge die oben bezeichneten gefährlichen Gebiete meiden.

Die Kaiserliche Regierung legt Wert darauf, die Königliche Niederländische Regierung durch Bekanntgabe des Vorstehenden in die Lage zu versetzen, die dortigen Fischereikreise entsprechend zu warnen, da sie es durchaus vermieden sehen möchte, dass Niederländische Interessen geschädigt werden.

* *
*

Communication du Ministre d'Allemagne du 9 février 1915.

Nach Bekanntmachung des Admiralstabs der Marine ist Fischerfahrzeugen und Küstenfahrern fremder Nationalität das Einlaufen in die Fahrwasser der Schleswig-Holsteinschen Westküste, die Elbe, die Weser, die Fahrwasser der Ostfriesischen Inseln und in die Oster-Ems bis auf weiteres verboten.

L'EXERCICE DU DROIT DE PÊCHE DANS LA MER DU NORD À LA HAUTEUR DES CÔTES ANGLAISES.

Par missive du 28 septembre 1914 le Ministre de Grande Bretagne fit savoir qu'à partir du 1er octobre 1914 tous les ports du littoral oriental de la Grande Bretagne seraient fermés pour tous les navires de pêche neutres et qu'à partir de cette date une surveillance spéciale serait exercée sur tous les navires de pêche rencontrés dans la mer du Nord, à l'Ouest du méridien 1° L. E. où s'ils se trouveraient au sud du 54° L.N., à l'Ouest du 2° 30′ L.E. A cette communication il fut ajouté que les navires de pêche, qui après le premier octobre 1914 seraient rencontrés à l'Ouest de la frontière indiquée ne pourraient point être considérés par les navires de guerre britanniques comme se trouvant dans l'exercice licite de la pêche mais devraient être traités comme suspects de pose de mines. Enfin la note du Ministre britannique contint quelques communications relatives au traitement auquel seraient exposés les navires suspects et leurs équipages.

A propos de ces mesures du Gouvernement Britannique il y a lieu de constater ce qui suit.

Le Gouvernement Néerlandais ne pouvait soulever d'objections contre la fermeture pour les navires néerlandais des ports britanniques pendant certain temps. Un déplacement de la ligne frontière de la zone maritime indiquée dans la direction ouest était pour les chalutiers sans importance; d'autre part à la suite de la présence de mines dans ces zones il n'y avait pas non plus lieu pour la pêcherie du hareng de désirer le déplacement de cette ligne frontière. Mais en ce qui concerne la façon dont le Gouvernement Britannique avait l'intention de procéder contre les navires suspects et leurs équipages, le Gouvernement Néerlandais, dans une lettre en date du 7 octobre 1914 adressée au Ministre britannique, fixa l'attention sur le fait qu'il serait contraire au Droit des Gens que les navires de pêche neutres qui, après le 1er octobre 1914, se trouveraient encore dans la zone délimitée fussent traités sans plus comme suspects et que, pour le cas où ils tâcheraient de se soustraire par la fuite à l'exercice du droit de visite par les navires de guerre britanniques, ils fussent coulés et leurs équipages traités comme „war criminals".

Par missive en date du 4 novembre 1914 le Ministre britannique donna des éclaircissements satisfaisants quant aux intentions de son Gouvernement.

Ainsi qu'il fallait s'y attendre plusieurs bateaux de pêche néerlandais ont été déroutés sur des ports anglais à la suite de cette surveillance spéciale afin

d'être soumis à une enquête ultérieure sur la question de savoir s'ils s'étaient rendus coupables d'actes contraires à la neutralité.

Chaque fois que de semblables cas furent portés à la connaissance du Gouvernement Néerlandais celui-ci a fait immédiatement les démarches nécessaires pour obtenir dans le plus bref délai possible la mise en liberté du navire et de l'équipage.

En réponse à une question du Gouvernement de la Reine celui de Grande Bretagne fit savoir que les Cours des Prises britanniques étaient compétentes pour connaître des actions contre ce Gouvernement aux fins d'obtenir des dommages-intérêts pour le dommage subi du chef de la saisie de ces navires. Cette communication a été portée à la connaissance des intéressés entre autres par voie d'insertion dans le *Staatscourant*.

* * *

Lettre du Ministre de Grande Bretagne au Ministre des Affaires Etrangères.

September 28th 1914.

Monsieur le Ministre,

According to instructions received from Sir Edward Grey, I have the honour to inform Your Excellency that the German Naval authorities since the outbreak of the present war have been pursuing the practice of sowing mines indiscriminately on the high seas, off the North Sea coast of Great Britain, not in the execution of any definite naval operation, but with the view, it would appear, of interrupting trade with British and neutral ports. There is reason to suppose that fishing trawlers, possibly disguised as neutral vessels, lay mines whilst ostensibly following their ordinary avocation of fishing. These methods constitute a gross infraction of the provisions and spirit of international law, and are the subject of a protest which has just been communicated to the Powers by His Majesty's Government.

In view however of the great dangers to which merchant shipping is exposed and of loss of life and property both British and neutral which has already occurred, His Majesty's Government have arrived at the conclusion that exceptional measures must be taken at once in order to meet the situation. His Majesty's Government have therefore decided to close to neutral fishing vessels on and after October 1st all ports of the East coast of Great Britain. They have also decided that on and after the same date it will be necessary to exercise special measures of control over the waters of the North Sea contiguous

to the English coast, in order that some measure of safety may be preserved for innocent peaceful shipping on its way to and from British and neutral ports. This is only possible by curtailing the use of these waters by fishing boats and they have therefore reluctantly come to the conclusion that any neutral fishing vessel found fishing off the East coast of Great Britain West of Longitude 1 degree East, when North of Latitude 54 degrees 30 minutes North, or West of Longitude 2 degrees 30 minutes East, when South of Latitude 54 degrees 30 minutes North, cannot be regarded as engaged in legitimate fishing operations and must be treated as under suspicion of being engaged in mine-laying. The utmost vigilance will be used in stopping and searching vessels encountered in these waters. Any trawlers not in the exclusive employment of the German Government but illicitly laying mines in the intervals of their fishing will be sunk if caught in the act of mine-laying or, in the event of their resisting capture or search or attempting to escape, the crews, being unauthorised combatants, will be liable to be treated as war criminals and shot after trial by Court Martial.

His Majesty's Government hope that the Netherland Government will use their utmost endeavours to restrain their fishing vessels from resorting to the waters situated within the area defined. They trust that the measures decided upon will be received in a spirit of benevolent acquiescence by neutral Powers whose interests may be affected and they feel confident that those Powers will recognize that they have been devised as much with a view to protecting the lives and property of neutral persons as those of British subjects.

I avail myself etc.

(*signé*) ALAN JOHNSTONE.

* * *

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre de Grande Bretagne.

La Haye, le 7 octobre 1914.

Monsieur le Ministre,

Par Son office du 28 septembre Votre Excellence a bien voulu me communiquer que le Gouvernement Britannique, afin de pouvoir veiller d'une façon efficace à ce qu'il ne puisse être posé de mines par la partie adverse sur les côtes anglaises, se voit dans la nécessité d'interdire aux pêcheurs neutres le séjour dans les ports de la côte orientale du Royaume Uni et de traiter comme suspect tout bateau de pêche qui se trouverait à partir du 1er octobre dans la région de la mer du Nord s'étendant de la côte d'Angleterre au premier degré de longitude est pour ce qui concerne la partie de la mer située

au nord de la latitude de cinquante quatre degrés trente minutes et s'étendant de la même côte à la longitude de deux degrés trente minutes est pour ce qui concerne la partie située au sud de la dite latitude.

Votre Excellence a bien voulu indiquer en même temps la façon dont les bateaux de pêche neutres ainsi que leurs équipages seraient traités s'ils étaient trouvés dans la partie de la Mer du Nord délimitée conformément à ce qui précède.

Votre Excellence terminait en exprimant l'espoir que le Gouvernement de la Reine prendrait les mesures nécessaires en vue de prévenir que les bateaux de pêche néerlandais se rendent dans la zone dangereuse. Elle ajoutait que Son Gouvernement se tenait assuré que les mesures auxquelles le Gouvernement Britannique a eu recours, ne soulèveraient pas d'objections de la part des puissances neutres dont les intérêts pourraient être lésés, vu que ces mesures tendent en même temps à assurer la sécurité des ressortissants neutres et de leurs propriétés.

Les mesures prises par le Gouvernement Britannique constituent une entrave à l'exercice paisible de leur métier par les pêcheurs néerlandais dans la mer libre. Mais ayant pleine confiance que le Gouvernement Britannique ne s'est décidé à l'adoption de ces mesures que parce qu'il s'était convaincu de leur nécessité absolue, le Gouvernement de la Reine s'est hâté de faire son possible pour avertir les pêcheurs néerlandais du danger auquel ils s'exposeraient par leur présence dans la région indiquée. Toutefois, la communication de Votre Excellence ne m'étant parvenue que le 29 septembre, il va de soi que cet avertissement n'a pu les atteindre le 1er octobre, date de l'entrée en vigueur du régime précité.

D'autre part le Gouvernement de la Reine considère comme extrêmement dangereuse tant au point de vue humanitaire qu'à celui du Droit des Gens la procédure que le Gouvernement Britannique se propose de suivre à l'égard des bateaux de pêche neutres, qui par suite d'une circonstance quelconque se trouveraient dans la zone interdite. Il semble résulter de la communication de Votre Excellence que de tels navires et, partant, même des bateaux pêcheurs à voiles seraient considérés sans autre preuve comme s'occupant de poser des mines et que, s'ils tâchaient de se soustraire par la fuite à l'exercise du droit de visite, la marine britannique les ferait couler et considérerait comme „war criminals" les personnes de l'équipage dont il réussirait à s'emparer.

Le Gouvernement de la Reine ne saurait croire qu'il entre dans les intentions du Gouvernement Britannique de se baser uniquement sur une chaîne de simple présomptions pour conclure à la culpabilité de personnes qui pourraient être absolument innocentes. Il est au contraire convaincu que le Gouvernement Britannique aura pris toutes les précautions possibles pour éviter des méprises déplorables qui pourraient même amener la mort de sujets néerlandais entièrement innocents.

Comme toutefois la communication de Votre Excellence ne contient aucune assurance dans ce sens il est de première nécessité d'attirer tout spécialement sur ce point l'attention du Gouvernement Britannique.

Je me permets de recourir à cet effet à l'extrême obligeance de Votre Excellence et je me flatte d'obtenir dans le plus bref délai une réponse qui dissiperait tout doute à ce sujet.

Veuillez etc.

(signé) J. LOUDON.

* * *

Lettre du Ministre de Grande Bretagne au Ministre des Affaires Etrangères.

The Hague, November 4, 1914.

Monsieur le Ministre,

I forwarded on the 8th October to my Government the Note which Your Excellency did me the honour of addressing to me on the 7th October acknowledging the receipt of my Note of the 28th September respecting the imposition of certain restrictions on fishing operations in the North Sea.

His Majesty's Government observe that Your Excellency appears to have concluded that it is the intention of His Majesty's Navy to consider, without further proof, any fishing vessels discovered in the prohibited area as being engaged in the occupation of laying mines, and to treat their crew as war criminals in the event of their endeavouring to evade the exercise of the right of visit and search.

I have accordingly the honour, by instruction of my Government, to point out to Your Excellency that my Note of the 28th September indicated the intention of His Majesty's Government to regard any neutral fishing vessel found fishing within the area in question as ,,under suspicion of being engaged in mine laying''. It is not and it never has been the intention of His Majesty's Government to treat the suspicion as confirmed in the absence of additional proof. Further, His Majesty's Government did not declare their intention of treating the crews of such vessels as war criminals in the event of their attempting to evade the exercise of the right of visit and search, but only in the case of presumption against them being held to be proved at a trial by court martial.

I am at the same time to assure Your Excelency that His Majesty's Navy will show every consideration towards Netherland fishermen and their vessels, which is compatible with the efficient performance of the duty devolving upon His Majesty's Officers and men of putting a stop to the illicit methods

of mine-laying pursued by the enemy to the great danger of peaceful shipping, both British and neutral.

I avail myself etc.

(*signé*) ALAN JOHNSTONE.

ARRESTATION DE SUJETS DES PUISSANCES BELLIGÉRANTES À BORD DE NAVIRES DE COMMERCE NÉERLANDAIS.

Le Gouvernement Néerlandais a protesté énergiquement chaque fois que, contrairement au Droit des Gens, des personnes astreintes au service militaire mais n'appartenant pas à l'armée active d'une des parties belligérantes avaient été arrêtées par la partie adverse à bord d'un navire de commerce néerlandais.

Dans son mémoire au Gouvernement Allemand du 12 février 1915, inséré dans le présent recueil, le Gouvernement néerlandais put communiquer que les sujets allemands (et il en est de même pour les sujets austro-hongrois) arrêtés à bord des bateaux à vapeur *Tubantia* et *Zeelandia* avaient été mis en liberté par le Gouvernement Anglais, tandis que le Gouvernement Néerlandais n'abandonnait pas ses autres prétentions.

Le Gouvernement Néerlandais a continué de protester contre l'arrestation illégale de sujets étrangers à bord de navires de commerce néerlandais arrêtés dans la haute mer; il le fit notamment auprès des Gouvernements Anglais, Français et Allemand, et quant à ce dernier au sujet de l'arrestation de certains passagers du *Batavier V* conduits à Zeebrugge. Il accentua ses protestations quand ces arrestations ne se limitaient pas à des personnes astreintes au service militaire. Jusqu'ici la libération n'a été obtenue que pour quelques-unes des personnes arrêtées.

En janvier 1915 le Gouvernement Anglais a annoncé au Gouvernement Néerlandais que tous les sujets ennemis se trouvant à bord de navires neutres seraient exposés, dans un certain nombre de ports anglais désignés, à être faits prisonniers.

Le Gouvernement Néerlandais n'avait aucun grief à faire valoir contre cette mesure puisque comme règle générale on ne peut contester aux belligérants le droit de prendre contre des sujets ennemis voyageant à bord de navires néerlandais et qui sont arrivés volontairement en territoire belligérant, les

mesures qui leur paraissent nécessaires, alors surtout qu'un avertissement formel a été donné.

Depuis cette communication quelques cas d'arrestation de femmes à bord de navires néerlandais ont eu lieu dans un des ports anglais indiqués.

Dans ces cas le Gouvernement Néerlandais a obtenu que le Gouvernement Anglais, qui en général ne paraissait pas avoir l'intention d'arrêter des femmes, ordonnât leur mise en liberté.

TRAITEMENT D'AÉROPLANES ET DE DIRIGEABLES BELLIGÉRANTS ET DE LEURS ÉQUIPAGES.

Faute de règles spéciales telles qu'il en existe en ce qui concerne l'admission de navires de guerre belligérants dans les ports, rades et eaux territoriales neutres, la question de savoir dans quelles circonstances des dirigeables et des aéroplanes des Puissances belligérantes peuvent être admis dans la juridiction d'un Etat neutre doit être décidée d'après les règles générales du droit de la neutralité, en tenant compte toutefois du caractère spécial de ces appareils de guerre qui doivent être considérés comme des objets *sui generis*.

Par Arrêté Royal du 3 août 1914 (*Journal officiel* n°. 354) le passage des frontières du pays par des aviateurs n'appartenant pas aux forces de terre et de mer des Pays-Bas fut interdit. C'était d'une part une exigence d'intérêt national que d'empêcher des aviateurs étrangers de faire des reconnaissances au-dessus du territoire néerlandais à l'effet d'obtenir des données relatives à la défense nationale, d'autre part il serait inconciliable avec le maintien d'une stricte neutralité de permettre le passage des frontières aux aviateurs étrangers.

A raison de leur grande mobilité les dirigeables et les aéroplanes peuvent le plus souvent se soustraire aux conséquences d'une violation de territoire. Pour cette raison un traitement des plus rigoureux envers ces appareils s'impose au point de vue du maintien de la neutralité. Si des dirigeables ou des aéroplanes étrangers sont trouvés en territoire néerlandais ou dans les eaux territoriales néerlandaises pour quelque cause que ce soit, il est procédé à leur séquestration et à l'internement de l'équipage; les aviateurs qui survolent le territoire néerlandais ou les eaux territoriales sans manifester l'intention

d'atterrir, sont exposés au tir dont le but est de les obliger à respecter l'inviolabilité du territoire neutre.

Le Gouvernement Néerlandais, en donnant communication aux Puissances intéressées de l'Arrêté Royal susmentionné, a fait connaître qu'il ne pouvait accepter aucune responsabilité pour les conséquences d'une infraction à cette interdiction.

Dans les cas où des aviateurs étrangers en survolant le territoire néerlandais ont pu éviter d'être internés, il a été protesté auprès de leurs Gouvernements contre cette violation des frontières.

Ceux-ci, qui de leur côté ont donné à leurs forces aériennes les ordres les plus strictes de ne jamais survoler des territoires neutres, ont exprimé leurs regrets et leurs excuses. Dans certains cas où ces Gouvernements avaient pris connaissance des contraventions à peu près en même temps que le Gouvernement Néerlandais, les excuses furent présentées spontanément.

La manière de voir du Gouvernement Néerlandais que le fait par des forces aériennes des belligérants de survoler le territoire néerlandais est inconciliable avec le respect de la souveraineté et de la neutralité néerlandaises, semble donc être aussi celle des Gouvernements des nations belligérantes.

Dans les deux cas où à la suite du passage d'aviateurs étrangers au-dessus du territoire néerlandais il a été en outre causé du dommage, le Gouvernement intéressé s'est déclaré disposé à le réparer.

* *
*

Le 8 septembre dernier deux dirigeables allemands, après avoir franchi les frontières néerlandaises à la hauteur d'Harlem, ont gagné la Belgique en survolant le centre du pays au lieu de retourner, comme il était tout indiqué, par le plus court chemin vers la mer, dès qu'ils s'étaient aperçus qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire néerlandais.

A la suite de cet incident le Ministre des Pays-Bas à Berlin fut chargé de remettre au Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères la note en date du 23 septembre 1915 ci-dessous reproduite. La remise eut lieu le 27 septembre.

Note.

Le 8 septembre dernier le passage de deux Zeppelins au-dessus du territoire néerlandais fut signalé par différents postes militaires. L'un des aéronefs,

aperçu à Hoofddorp près d'Harlem à 6 heures du matin, se dirigea d'abord vers Nigtevegt (au S. E. d'Amsterdam) et ensuite, prenant la voie du Sud, par Geldermalsen et Bois-le-Duc, vers la frontière belge. L'autre, signalé à 6 heures 40 m. du matin à Werkendam, prit également la direction de la Belgique. Le feu dirigé sur les aéronefs est resté sans effet à cause de l'altitude à laquelle ils se trouvaient; ils s'y sont du reste soustraits en s'élevant plus haut.

Le Gouvernement de la Reine peut admettre que l'arrivée des aéronefs au-dessus du territoire néerlandais ait été due à une erreur d'orientation causée par le temps brumeux, mais la ligne de conduite que les commandants suivirent après s'être rendu compte de cette erreur ne lui paraît aucunement justifiée.

Dans l'intérêt de la défense du Royaume non moins qu'en vue du maintien d'une stricte neutralité le Gouvernement de la Reine a interdit aux aéronefs étrangers de survoler le territoire néerlandais. La ligne de conduite suivie par les commandants des Zeppelins constitue une sérieuse infraction à cette interdiction.

Dans l'hypothèse — qui est une presque certitude — que ces deux Zeppelins, venant de la mer du Nord, avaient franchi la frontière occidentale des Pays-Bas, leur devoir eût été de regagner cette même frontière maritime sans prendre en considération qu'en faisant ainsi ils s'éloignaient davantage du territoire de l'Empire Allemand ou d'occupation allemande.

Il est évident que leur dessein a été au contraire de gagner le territoire occupé sans qu'ils aient tenu compte du fait que l'exécution de ce dessein était incompatible avec le respect de la souveraineté non moins que de la neutralité des Pays-Bas.

Une notice de la Légation d'Allemagne du 9 septembre constatait sans autres détails que, d'après un télégramme de l'Etat-Major Général de l'Armée Impériale, deux Zeppelins, dans la nuit du 7 au 8 courant, avaient passé, par erreur, et à la suite d'une brume épaisse, un point du territoire néerlandais et que dès que le temps leur eut permis de reconnaître leur erreur et de s'orienter ils s'étaient empressés de gagner la frontière en s'éloignant vers l'Est.

Dans une note adressée au Ministère des Affaires Etrangères sous la date du 18 septembre dernier la Légation Impériale donna l'assurance que l'incident du 8 septembre n'était pas dû à un mépris quelconque de la neutralité néerlandaise et que les détails qui en étaient parvenus depuis au chef de l'Etat-Major Général portaient celui-ci à espérer que tout doute à cet égard serait dissipé.

Ces détails étaient les suivants:

A l'altitude de 1000 M. environ, où, le 8 septembre dernier, les aéronefs en question étaient obligés de se maintenir en vue de l'équilibre nécessaire,

le ciel était brumeux et impénétrable au regard. Les Zeppelins, afin d'atteindre une région moins brumeuse, descendirent jusqu'au-dessous des nuages à un point — dominant les environs d'Harlem — où ils purent s'orienter. Dès qu'ils eurent établi qu'ils se trouvaient par erreur au-dessus du territoire néerlandais, ils résolurent de se retirer dans le plus bref délai possible. A cet effet, ils durent remonter à l'altitude qu'ils venaient de quitter, afin de retrouver l'équilibre nécessaire pour manoeuvrer librement. Arrivés à cette hauteur ils quittèrent alors de la façon la plus rapide le territoire néerlandais en utilisant le vent qui régnait dans cette zone et en se dirigeant par conséquent vers la Belgique.

Il résulte de cette communication que c'est aux environs d'Harlem que les commandants des deux Zeppelins se sont aperçus qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire néerlandais.

Le fait de survoler le territoire d'un état sans son consentement est incompatible avec le respect de sa souveraineté.

En temps de guerre un état qui s'est déclaré neutre ne peut tolérer que le domaine où il exerce sa souveraineté soit utilisé par les forces militaires des belligérants.

Les deux aéronefs dont il s'agit, après s'être aperçus qu'ils se trouvaient au-dessus du territoire neutre des Pays-Bas, à quelques kilomètres seulement de la frontière maritime qu'ils venaient de franchir à leur insu, ont néanmoins poursuivi leur course au-dessus du pays, vers le territoire d'occupation allemande. Par ce fait ils ont commis un acte incompatible avec le respect de la souveraineté ainsi que de la neutralité néerlandaises. Si, au contraire, ils s'étaient retirés par la voie la plus courte vers la frontière maritime qu'ils venaient de franchir, ils auraient réparé leur erreur dans la mesure du possible et ne se seraient pas procuré l'occasion d'observer sur un assez long parcours des détails d'intérêt militaire.

Le Chef de l'Etat-Major Allemand déclare que les commandants des Zeppelins ont cherché à quitter le territoire néerlandais aussi rapidement que possible. Le Gouvernement de la Reine ne peut reconnaître le bien-fondé de cette explication. Il s'agissait en l'espèce non pas de se retirer de la façon la plus rapide dans n'importe quelle direction, mais de retourner, en survolant le moins de territoire neutre possible, vers la frontière franchie par erreur. Cette ligne de conduite s'imposait d'autant plus que la dite frontière était infiniment plus rapprochée que celle vers laquelle ils se sont dirigés et que par conséquent en parcourant, pour quitter le territoire néerlandais, un chemin beaucoup plus long, ils ne se sont pas souciés de l'atteinte incontestablement plus grave qu'ils portaient ainsi à la souveraineté des Pays-Bas. Du reste les observations faites par l'Institut Météorologique à De Bilt permettent d'établir la preuve mathématique que la force du vent du nord régnant à ce moment à la hauteur de mille mètres, était infime, de sorte qu'elle n'a pas pu entrer en ligne de compte pour déterminer la direction à suivre afin de quitter avec le plus de rapidité le territoire des Pays-Bas.

Le Gouvernement Impérial a plus d'une fois déclaré que les ordres les plus stricts avaient été donnés aux commandants allemands de ne jamais survoler le territoire des états neutres. Tout récemment, lorsque par erreur un Zeppelin avait passé au-dessus d'une partie des eaux néerlandaises, le Ministre Impérial à la Haye renouvela cette déclaration au nom de son Gouvernement. Aussi le Gouvernement de la Reine ne peut-il cacher son étonnement du fait que malgré ces assurances le nombre des cas où des aéronefs allemands ont survolé le territoire des Pays-Bas est allé en augmentant.

Pour les raisons qui précèdent le Gouvernement de la Reine proteste de la façon la plus formelle contre la violation du territoire des Pays-Bas dont les deux aéronefs susmentionnés se sont rendus coupables.

Il estime pouvoir s'attendre à ce que le Gouvernement Impérial instruise les autorités compétentes afin que des mesures sévères soient prises pour prévenir une répétition de faits aussi graves.

La Haye, le 23 septembre 1915.

* * *

Par une note du 5 octobre suivant le Gouvernement Allemand exprima ses sincères et plus vifs regrets au sujet de l'incident dont il s'agit.

Il ajouta qu'en réalité ce qui était arrivé s'était produit par mégarde et que les aviateurs, empêchés par un vent contraire de regagner la côte, n'avaient eu en vue que de s'éloigner, en portant à la souveraineté des Pays-Bas le moins d'atteinte possible, de la manière la plus prompte, c'est-à-dire en suivant la direction du vent. Une réprimande leur avait été infligée en leur rappelant la défense stricte de survoler un territoire neutre et leur enjoignant, pour le cas où pareilles circonstances se représenteraient, de quitter par le chemin le plus court le territoire violé de manière à survoler le moins possible du territoire neutre.

Le Gouvernement Néerlandais a répondu à cette note en maintenant sa manière de voir que les aéronautes auraient pu et dû retourner vers l'Ouest.

Lorsque néanmoins le 14 octobre suivant des dirigeables allemands, venant de l'Ouest, eurent à nouveau survolé le territoire néerlandais pour se rendre en Allemagne, le Gouvernement Néerlandais protesta immédiatement auprès du Gouvernement à Berlin contre cette nouvelle violation du territoire. Le Secrétaire d'Etat, en se réservant une réponse écrite à cette protestation, ajouta à l'expression de ses regrets sincères la communication que, d'après un télégramme du Chef de l'Etat-Major Général, les ordres les plus catégoriques avaient été donnés aux aviateurs en vue de respecter soigneusement le territoire néerlandais et que toute infraction serait inexorablement punie.

Comme suite aux instructions qu'il avait reçues à ce sujet le Ministre des Pays-Bas a fait observer au Gouvernement Allemand qu'il résultait clairement de ce qui était arrivé que les mesures que ledit Gouvernement avait prises jusqu'alors étaient insuffisantes pour prévenir pareilles violations et que celles-ci ne pourraient être évitées à l'avenir que si les dirigeables restaient loin du territoire néerlandais.

* *
*

Le 13 avril 1915 un officier aviateur allemand, après avoir franchi la frontière méridionale des Pays-Bas, atterrit sur le territoire néerlandais. Il fut interné avec son aéroplane. Par une note du 20 mai 1915 le Ministre d'Allemagne fit connaître que l'aviateur n'avait pas été engagé dans une opération militaire mais que, au cours d'un simple vol d'entraînement, il était par une erreur d'orientation venu à se trouver au-dessus du territoire néerlandais où il avait dû atterrir. Le Gouvernement Allemand était d'avis que ce cas ne saurait être autrement jugé que le cas où une personne appartenant à l'armée franchit sans poursuivre aucun but militaire la frontière sur le sol même. Par conséquent le Gouvernement Allemand demanda la mise en liberté de l'officier ainsi que la restitution de l'aéroplane.

En réponse le Ministre des Affaires Etrangères adressa le 10 juillet 1915 la note suivante au Ministre d'Allemagne.

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre d'Allemagne.

La Haye, le 10 juillet 1915.

Monsieur le Ministre,

Par Son office du 20 mai dernier n°. 3144 Votre Excellence a bien voulu me signaler que le lieutenant F..., actuellement interné à Bergen, avait entrepris un simple vol d'entraînement lorsque les circonstances le forcèrent d'atterrir sur territoire néerlandais et qu'il ne s'agissait donc pas d'une opération militaire mais d'une erreur d'orientation qui ne saurait être autrement jugée que le cas d'une personne appartenant à l'armée et franchissant la frontière par méprise, sans poursuivre aucun but miltaire. Votre Excellence m'a transmis le rapport rédigé par le lieutenant F... et Elle m'a prié de faire examiner la question de savoir si celui-ci ne pourrait pas être mis en liberté avec son aéroplane.

En réponse j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit:

La grande liberté d'action d'un aéroplane, la facilité avec laquelle il opère

ses reconnaissances et se soustrait à tout contrôle ont nécesssité à son égard un traitement sévère et spécial. Si un aéroplane vient à se trouver au-dessus du territoire néerlandais il est immédiatement en butte au tir, seul moyen de le forcer à respecter la neutralité du territoire. Si l'aviateur atterit sur le territoire du Royaume, soit de son propre gré, soit à la suite du coup de feu ou par toute autre cause, il est interné avec son aéroplane.

Le fait que l'appareil a survolé le territoire néerlandais ou même qu'il y a seulement atterri suffit pour motiver cette mesure.

En effet le cas de l'aviateur franchissant par méprise la frontière dans les airs diffère essentiellement de celui du militaire qui la franchit par méprise sur le sol-même. Les circonstances dans lesquelles celui-ci entre en territoire néerlandais, permettent aux autorités gardant la frontière de constater si sa présence dans le territoire du Royaume est ou non due à une méprise sans rapport avec les opérations militaires.

Par contre les circonstances qui ont amené un aviateur belligérant à atterrir sur le territoire néerlandais ou à le survoler, échappent au contrôle des autorités néerlandaises. C'est pourquoi le Gouvernement ne peut admettre en ce qui concerne les aviateurs une exception à la règle qui prescrit leur internement, d'autant moins que, ainsi que je viens de l'exposer plus haut, le caractère de l'aéroplane comporte en lui-même un traitement sévère et spécial.

A mon regret je me vois donc obligé de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de la Reine ne se trouve pas en mesure de rendre la liberté au lieutenant F... avec son aéroplane.

Quant au traitement auquel M. F... est soumis au dépôt d'internement à Bergen, je suis heureux de pouvoir ajouter qu'on a donné satisfaction à ses plaintes en tant qu'elles étaient justifiées.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

* * *

Par une note du 17 février 1916 le Gouvernement Allemand s'était plaint de ce que les forces armées néerlandaises avaient tiré sur le Zeppelin *L 19*, lorsque celui-ci survola le territoire néerlandais le 1er février. Le feu aurait été ouvert sur le dirigeable sans aucun avertissement préalable et malgré que la manière d'agir de l'aéronef permettât de constater qu'il agissait sous l'influence de force majeure. Le Gouvernement Impérial faisait observer que le procédé suivi par les forces armées néerlandaises, auquel on devait évidemment attribuer la perte de l'aéronef en haute mer, semblait en contradiction tant avec le droit des gens qu'avec les considérations de l'humanité.

Le Ministre des Affaires Etrangères répondit à cet office par une note

verbale du 18 mars suivant, dans laquelle il exposa encore une fois la manière de voir du Gouvernement de la Reine. Il ajouta que l'aéronef, qui d'aucune façon n'avait indiqué qu'il avait subi quelque avarie ou qu'il désirait atterrir, avait été averti à maintes reprises qu'il se trouvait au-dessus de territoire neutre.

Les autorités militaires néerlandaises avaient donc tenu compte des lois de l'humanité autant que cela leur était possible sans manquer à leur devoir d'assurer le respect de l'inviolabilité du territoire.

Cette note verbale était rédigée comme suit:

Note Verbale.

Le 6 février le Ministre des Pays-Bas à Berlin fit connaître au Gouvernement Impérial qu'à la date du 1er février entre 10h.25 du matin et 2h.30 de l'après-midi le dirigeable allemand *L 19* avait passé au-dessus des eaux territoriales et des eaux intérieures ainsi qu'au-dessus du territoire néerlandais. On l'avait vu passer successivement à la hauteur de Petten et Kamp, où il se trouvait à 2 milles marins de la côte; au-dessus du ,,Schulpengat''; à 600 mètres de la côte de Texel; au-dessus du ,,Stortemelk'' entre les îles de Vlieland et de Terschelling; au-dessus de la passe de mer entre les îles de Terschelling et d'Ameland; enfin au-dessus et dans le voisinage immédiat de la côte septentrionale de cette dernière île. Le Baron Gevers ajouta que les postes militaires néerlandais avaient tiré sur le *L 19* afin d'imposer le respect du territoire néerlandais. Il fit observer que malgré la fin si tragique de l'aéronef — dont de Gouvernement de la Reine avait eu connaissance par un communiqué officiel répandu par l'agence Wolff — il se voyait obligé d'attirer sur cette violation du territoire néerlandais l'attention du Gouvernement Impérial, d'autant plus qu'à la même date du 1er février, outre le *L 19* et le *L 15* (auquel avait trait l'office du Ministère Impérial des Affaires Etrangères du 29 février) [1]), un troisième dirigeable avait passé au-dessus du territoire néerlandais. Ce dernier aéronef venant de l'ouest avait pris route vers l'Allemagne droit à travers la région aérienne dominant les Pays-Bas. Le bruit de ses moteurs fut entendu d'abord à Amsterdam à une heure du matin, ensuite, entre quarte et cinq heures du matin, dans les communes de Ruinen et de Beilen (province de Drenthe), tandis que l'aéronef lui-même fut aperçu dans ce même intervalle dans les communes de Gieten (province de Drenthe) et de Bellingwolde (province de Groningue). Le Baron Gevers fit ressortir que la répétition de faits de ce genre produisait sur le Gouverne-

---

[1]) Par cet office le Gouvernement Allemand, à la suite d'une protestation du Gouvernement Néerlandais, exprima ses regrets du fait que le *L. 15* avait survolé le 1er février 1916 l'île de Rottum et il présenta ses excuses en y ajoutant que la cause de la présence de ce dirigeable au-dessus du territoire néerlandais avait été qu'il avait subi une avarie de ses boussoles par un temps très brumeux.

ment de la Reine une impression fort pénible, surtout après l'assurance positive du Gouvernement Impérial que des ordres sévères avaient été donnés pour prévenir de pareilles atteintes à la souveraineté néerlandaise.

Par Sa note du 17 février dernier Votre Excellence a bien voulu me transmettre une protestation de Son Gouvernement relative à l'attitude des forces armées néerlandaises à l'égard du *L 19*.

Le Gouvernement Impérial estime qu'elles ont tiré sur ledit aéronef sans aucun avertissement préalable, sans avoir établi que le Commandant du *L 19* savait qu'il se trouvait au-dessus du territoire néerlandais et sans tenir compte du fait que la manière d'agir de l'aéronef permettait de constater qu'il agissait sous l'influence de force majeure. A son avis les autorités néerlandaises auraient dû réaliser que l'aéronef ne pouvait se trouver au-dessus du territoire néerlandais qu'à la suite de pareille force majeure, vu qu'il était connu que le Gouvernement Impérial avait donné à ses aviateurs les ordres les plus sévères d'éviter de survoler le territoire des Puissances neutres et de le quitter par la voie la plus courte au cas où par suite d'une erreur ils viendraient à se trouver au-dessus de pareil territoire.

En réponse j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence ce qui suit:

Le Gouvernement de la Reine ne doute nullement du sincère désir du Gouvernement Impérial d'éviter toute violation de territoire par ses aéronefs. Toutefois les ordres sévères donnés à cet effet aux aviateurs allemands n'ont point empêché ceux-ci de survoler le territoire néerlandais à maintes reprises. Le Gouvernement de la Reine n'a pas manqué d'attirer l'attention du Gouvernement Allemand sur ces faits. Il a fait observer que le seul moyen efficace pour les commandants des aéronefs allemands d'éviter ces actes incompatibles avec le respect de la souveraineté et de la neutralité néerlandaises serait de toujours se tenir suffisamment éloignés des frontières maritimes et terrestres des Pays-Bas pour écarter la possibilité d'être amenés au-dessus du territoire du Royaume, même par erreur ou sous l'influence des conditions atmosphériques.

Les commandants ne peuvent invariablement se réclamer de la force majeure si pour quelque cause que ce soit leurs expéditions entraînent à chaque reprise une nouvelle violation du territoire néerlandais.

Une Puissance neutre n'est pas tenue de rechercher par quelle cause les forces aériennes des belligérants se trouvent au-dessus de son territoire: Les circonstances qui ont amené un aéronef à survoler le territoire neutre échappent au contrôle des autorités du pays.

Dans l'intérêt de la défense de l'Etat non moins qu'en vue du maintien d'une stricte neutralité, une Puissance neutre est donc en droit de s'opposer par la force à tout passage de ses frontières par des aéronefs belligérants à moins qu'ils n'indiquent par un signal — drapeau blanc ou autre distinctif — leur intention d'atterrir. Des considérations d'humanité peuvent amener les autorités à ne recourir à la force qu'après avoir tenté d'avertir l'aviateur

qu'il se trouve au-dessus de territoire neutre, mais étant donné ce qui précède pareil avertissement n'est pas obligatoire.

Dans cet ordre d'idées le Gouvernement de la Reine en donnant communication aux Puissances intéressées de l'Arrêté Royal du quatre août 1914 interdisant aux aviateurs étrangers de franchir les frontières du Royaume, a fait connaître qu'il ne pouvait accepter aucune responsabilité pour les conséquences d'une infraction à cette interdiction.

Le *L 19* a survolé pendant 4 heures la frontière septentrionale des Pays-Bas où il fut signalé à d'autres endroits encore que ceux mentionnés dans la communication du Ministre de la Reine au Gouvernement Impérial. Au moyen de coups de fusil et du signal international signifiant: „respectez la neutralité" (le signal SHA-UTY) il fut averti à plusieurs reprises qu'il se trouvait au-dessus du territoire neutre. Il est certain que le dirigeable n'a pas donné de signaux de détresse car s'il les avait données les postes néerlandais s'en seraient aperçus, comme l'aéronef volait à peu de hauteur. Dans ce cas on lui aurait certainement donné l'occasion d'atterrir. Une fois le *L 19* passa au-dessus d'un navire de la Marine Royale qu'il héla, mais il fut impossible au commandant du navire de comprendre ce qu'on lui disait et le Zeppelin s'éloigna incontinent sans renouveler sa tentative d'entrer en communication et sans donner la moindre indication qu'il avait besoin de secours. Le *L 19* ne manifesta pas non plus l'intention d'atterrir, malgré les avertissements répétés il poursuivit sa course au-dessus du territoire néerlandais.

Dans ces circonstances il incombait aux autorités militaires d'user contre le *L 19* des moyens de contrainte dont elles disposaient. De l'île d'Ameland deux coups de canon furent tirés sur l'aéronef qui alors vira vers le Nord. Selon toute probabilité les coups avaient porté mais il n'a pas été possible de constater dans quelle mesure ils pouvaient avoir endommagé le *L 19*, la manière dont l'aéronef s'éloigna ne fournissant aucune indication à ce sujet.

De ce qui précède il résulte que le *L 19* a pendant des heures survolé sciemment la côte néerlandaise dans des conditions qui ne fournissaient aucun motif aux autorités de ne pas s'opposer par la force à sa présence sur les lieux. Il en appert aussi que ces autorités ont tenu compte des lois de l'humanité autant que cela leur était possible sans manquer à leur devoir d'assurer le respect de l'inviolabilité du territoire. S'il se trouvait que l'action de ces autorités avait eu pour conséquence indirecte la mort de l'équipage du *L 19*, le Gouvernement de la Reine en serait profondément affligé. Cependant il ne saurait reconnaître que ces autorités aient encouru aucun blâme, leur action ayant été parfaitement légitime. Il est persuadé que le Gouvernement Impérial, après avoir pris connaissance de ce qui précède, se ralliera à cette manière de voir.

La Haye, le 18 mars 1916.

* * *

On ne peut reconnaître aux hydro-aéroplanes un autre caractère qu'aux dirigeables et aux aéroplanes ordinaires. Notamment il ne saurait être question d'une assimilation des hydro-aéroplanes aux navires de guerre.

En août 1914 un hydro-aéroplane allemand qu'une avarie avait obligé de descendre sur l'eau — en dehors des eaux territoriales d'après la déclaration de son équipage — fut trouvé tout près de la plage de l'île de Schiermonnikoog.

Il fut interné avec son équipage. Le Gouvernement Allemand contesta la légitimité de cette mesure. A son avis les aéroplanes de la marine — surtout quand ils se meuvent sur l'eau — revêtiraient le caractère de vaisseaux de guerre. Par conséquent il soutenait que, conformément aux articles 5 et 6 de la Déclaration de neutralité néerlandaise, le Gouvernement de la Reine devait permettre aux aviateurs de réparer l'avarie et de quitter la juridiction néerlandaise.

Le Ministre des Affaires Etrangères répondit par la note suivante, adressée au Ministre d'Allemagne.

Lettre du Ministre des Affaires Etrangères au Ministre d'Allemagne.

La Haye, le 11 septembre 1914.

Monsieur le Ministre,

Par Son office du 29 août dr., J n°. 2180 Votre Excellence a bien voulu me communiquer qu'à l'avis du Gouvernement Impérial il y aurait lieu d'appliquer à l'aéroplane de la Marine Impériale Allemande qui a été trouvé sur le territoire néerlandais à Schiermonnikoog les dispositions de la Déclaration de neutralité néerlandaise relatives au traitement des navires de guerre belligérants.

J'ai l'honneur en réponse de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de la Reine ne peut partager cette manière de voir. A son avis les aéroplanes, y compris les hydro-aéroplanes, ne sauraient être considérés comme des bâtiments de guerre. Ce sont des choses „sui generis'' et qui ne tombent pas dans la sphère d'application des articles de la Déclaration de neutralité relatifs au traitement des navires de guerre.

Comme d'autre part la Déclaration de neutralité ne contient pas de dispositions spéciales quant aux aéroplanes aucun doute n'a pu exister sur l'attitude du Gouvernement de la Reine à leur égard. Cette attitude est dictée par la règle générale en vertu de laquelle toute partie de la force armée d'un belligérant doit être internée lorsqu'elle vient à se trouver sur le territoire des Pays-Bas.

Ladite règle se retrouve dans l'article 3 de la Déclaration de neutralité néer-

landaise. Cette attitude est conforme au droit des gens, d'autant plus qu'il n'existe aucune disposition conventionnelle spéciale relative au traitement d'aéroplanes belligérants sur le territoire d'une Puissance neutre.

Veuillez etc.

(*signé*) J. LOUDON.

* * *

Le Gouvernement Impérial répliqua le 23 septembre 1914 que l'hydroplane en question ne saurait être traité comme une chose ,,sui generis'', vu qu'il appartenait à un navire de guerre allemand et par conséquent ne différait pas de toute autre chaloupe appartenant à un bâtiment de guerre. L'appareil devait donc être soumis au même traitement que les bâtiments de guerre.

La réponse du Gouvernement de la Reine est contenue dans la ,,Notice'' suivante en date du 22 octobre 1914.

Notice.

Ainsi qu'il a été exposé dans la note du Ministère Royale des Affaires Etrangères du 11 septembre dr., Dir. Pol. n°. 20389 le Gouvernement de la Reine ne peut admettre la thèse du Gouvernement Impérial qu'un aéroplane de la Marine Impériale doit être considéré comme un navire de guerre.

Le Gouvernement de la Reine maintient son point de vue d'après lequel les aéroplanes, y compris les hydroplanes, sont des choses ,,sui generis''. La nature-même de l'aéroplane, si différente de celle d'un navire, sa grande liberté d'action, la facilité avec laquelle il opère ses reconnaissances et se soustrait à tout contrôle ont rendu nécessaire à son égard un traitement spécial et plus sévère, tel que le coup de feu au cas où un aéroplane belligérant se risque à survoler le territoire d'une Puissance neutre.

Il résulte de ce qui précède que le Gouvernement Royal ne peut considérer un hydroplane ni comme un bâtiment de guerre ni comme une embarcation quelconque appartenant à pareil navire.

La Haye, le 22 octobre 1914.

* * *

Dans les cas où des aviateurs militaires belligérants se trouvent en danger de mort en pleine mer et sont sauvés par un bâtiment de commerce et amenés en territoire néerlandais le Gouvernement Néerlandais, pour la raison que le sauvetage a eu lieu en haute mer, ne se croit pas en droit de les interner.

Par application des mêmes principes en vertu desquels des naufragés, malades et blessés des forces armées des belligérants dans la guerre maritime

doivent être internés s'ils sont débarqués par un bâtiment de guerre neutre dans un port neutre, des aéronautes belligérants débarqués par un navire de guerre neutre dans un port néerlandais sont également internés.

Des appareils aéronautiques trouvés en mer sont séquestrés. En déterminant ainsi, à défaut de règles établies, la ligne de conduite qu'il avait à suivre en cette matière, le Gouvernement Néerlandais s'est placé au point de vue que si un état neutre restituait à l'état belligérant qui en est le propriétaire, un appareil aéronautique, ses accessoires ou n'importe quel autre matériel de guerre jeté sur les côtes du pays neutre ou recueilli en pleine mer et amené dans ses ports, il encourrait à juste titre le reproche de rendre à ce belligérant un service incompatible avec l'observation des devoirs de la neutralité; cette ligne de conduite est, d'ailleurs, en harmonie avec le principe énoncé à l'article 6 de la Convention XIII de La Haye, concernant les droits et les devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime.

DOMMAGE SUBI PAR DES NÉERLANDAIS PAR SUITE DE L'ÉTAT DE GUERRE.

Un certain nombre de Néerlandais se sont adressés au Gouvernement de la Reine avec prière de leur prêter son concours à l'effet d'obtenir réparation de certain préjudice qu'ils avaient subi par suite de l'état de guerre.

Dans quelques cas ce dommage résulte de faits contraires au Droit des Gens commis contre eux ou leurs biens, dans d'autres cas il procède de la détention illégale par les autorités dans un pays belligérant ou ses colonies.

Dans ces cas le Gouvernement Néerlandais a adressé au Gouvernement intéressé une demande de dommages-intérêts après s'être assuré que l'intéressé était néerlandais et que la demande de réparation était admissible.

Le Département des Affaires Etrangères et les agents néerlandais à l'étranger prêtèrent leur concours aux intéressés en vue de réunir des éléments de preuve nécessaires à la justification de leur demande.

Plusieurs Néerlandais ont subi des dommages à la suite de faits de guerre licites tels que le bombardement d'une place défendue.

Aucun Gouvernement n'est responsable de ce dommage.

Mais comme il n'est pas impossible que d'un côté ou de l'autre des fonds

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 055090184